



# MEMOIRE DE STRATEGIE MILITAIRE



Chef d'escadron PELLERIN  
CID 99-00 Groupe C5  
15/3/00

1 - La stratégie maritime de Napoléon.

2 - CEN Jean-Jacques PELLERIN (France)

3 - 15 mars 2000

4 - Division C

5 - Mémoire de stratégie

6 - Bien qu'ayant toujours eu conscience de l'importance capitale de la marine, Napoléon n'a jamais pu se doter d'une composante navale suffisante. De nombreux échecs stratégiques sont la conséquence de cette déficience et mettent en évidence le nécessaire équilibre entre les différentes composantes des forces armées. De la perte de l'Egypte au blocus continental en passant par Trafalgar, les erreurs répétées et l'absence d'une marine efficace ont singulièrement entravé les desseins continentaux de l'Empereur.

« Il n'est pas de puissance réelle sans solide marine, pas de possession durable sans maîtrise de la mer »

Edmond Delage – *Chronique de la mer*

# **TABLE DES MATIERES**

## **INTRODUCTION**

## **PRELIMINAIRE**

### **PREMIERE PARTIE : Les actions personnelles de Bonaparte**

- 1) Les premières expériences navales de Bonaparte
- 2) Bonaparte et la marine de 1792 à 1797
  - a) Le siège de Toulon
  - b) La campagne d'Italie
- 3) La campagne d'Egypte
- 4) Le consulat et l'acharnement contre l'Angleterre

### **DEUXIEME PARTIE : L'échec de la manœuvre de 1805 - Trafalgar.**

- 1) Les préparatifs
- 2) L'exécution
- 3) Trafalgar

### **TROISIEME PARTIE : La reconstruction et le blocus**

- 1) La reconstitution de la marine
- 2) Les équipages et l'entraînement
- 3) La nouvelle stratégie maritime de Napoléon après Trafalgar

## **CONCLUSION**

## **INTRODUCTION**

Bien qu'ayant toujours eu conscience de l'importance capitale de la marine, Bonaparte a toujours rencontré les plus grandes difficultés à se doter d'une composante navale suffisante. De nombreux échecs stratégiques sont la conséquence de cette déficience.

Le but de ce mémoire est d'illustrer, par cet exemple historique, le nécessaire équilibre entre les différentes composantes des forces armées.

La trame événementielle de l'histoire napoléonienne permettra de mettre l'accent sur ce problème. De la perte de l'Égypte au blocus continental en passant par Trafalgar, il est intéressant de souligner que des erreurs répétées et l'absence d'une marine efficace ont singulièrement entravé les desseins continentaux de l'Empereur.

La transposition au monde contemporain de la question de l'équilibre de la composante des forces modernes est un problème autrement plus complexe qui dépasse le cadre de ce mémoire. Il sera uniquement évoqué en conclusion.

## **PRELIMINAIRE**

A lire de nombreux ouvrages consacrés à l'Empire, on ne soupçonne pas l'importance que Napoléon a attachée, tout au long de son règne, aux choses de la mer. Trafalgar est le seul épisode étudié par les historiens, pensant que Napoléon à la suite de cet échec s'était désintéressé de cet instrument médiocre qui n'était pas à la hauteur de ses desseins. Pourtant, de l'affaire de Toulon au blocus continental en passant par l'expédition d'Egypte, la marine française est restée l'un des instruments de sa stratégie continentale dirigée contre la Grande Bretagne. Il n'a jamais cessé de s'intéresser à la marine qui est toujours restée au premier plan de ses préoccupations.

Malgré cela, réduite à un simple moyen de transport, et victime du désir obsessionnel de Napoléon de mettre à genou l'Angleterre, elle n'évoluera pratiquement pas pendant l'Empire. Que ce soit sur le plan stratégique, tactique ou technique, beaucoup de choix se sont avérés inopportuns, en raison aussi bien de l'adoption par Napoléon de certains principes trop anciens pour combattre un peuple supérieur sur mer, que de l'inertie de ses conseillers et de ses amiraux . Ces derniers pêchèrent d'ailleurs soit par inaptitude, soit volontairement en espérant le retour de la monarchie.

Les raisons de ces échecs répétés sont nombreuses. Il est cependant intéressant de remarquer que des éléments récurrents ont conduit aux mêmes erreurs tout au long de l'Empire. En effet, alors qu'il était présent sur les théâtres d'opérations maritimes, Bonaparte a joui d'une chance étonnante qui lui a voilé le sens des réalités. Plus tard, son optimisme parfois irrationnel provoquera d'incessants désaccords avec ses amiraux. La stratégie des « accessoires » que nous verrons plus loin constitue une autre erreur répétée, liée à une utilisation toujours douteuse de la marine. Enfin son absence physique quasi permanent du champ des grandes manœuvres maritimes ne lui permettra pas d'analyser précisément et rapidement les situations afin d'innover et de conserver l'initiative comme ce fut le cas sur terre. Il laissera ainsi, dans bien des cas, ses amiraux, rabaissés au rang d'exécutants, seuls et désemparés.

L'étude approfondie des grandes étapes permettent de mettre en exergue ces erreurs qui ont amené Napoléon et ses amiraux à conduire une stratégie désastreuse pour la marine, malgré des projets d'opérations géniaux qui n'ont put aboutir en raison de l'oubli d'un des plus grand principes stratégiques largement développé par Sun Tzu en son temps et applicable sur tous les terrains, maritimes ou terrestres : « Connais ton ennemi et connais-toi toi même, et tu pourras livrer cent batailles sans essayer un désastre ».

## PREMIERE PARTIE

### Les actions personnelles de Bonaparte

#### 1) Les premières expériences navales de Bonaparte

Lors du passage de Bonaparte au collège militaire de Brienne, sa dernière orientation, signée par le chevalier Keralio, inspecteur des écoles du roi, précisait: « ce sera un excellent marin ; mérite de passer à l'école de Paris ». Elle fut rapidement modifiée à son arrivée à l'école militaire de Paris en 1784 au profit de l'artillerie.

Dès lors, Bonaparte manifeste un net intérêt pour cette dernière, et aucun témoignage ne permet de dire qu'il ait regretté cette voie. De plus, la faiblesse de l'activité maritime en Corse, paralysée par la piraterie endémique de la Méditerranée ne l'avait jamais poussé jusqu'alors à s'intéresser à cette discipline. Rien ne le prédisposait donc à servir dans la marine.

L'ambiance « maritime » dans laquelle est plongé Bonaparte à vingt ans n'est pas la meilleure : en 1789, la marine conserve grande allure, ayant joué un rôle important dans la guerre d'indépendance américaine. C'était le résultat du redressement opéré à la suite de la désastreuse guerre de 7 ans.

En 1788 : 81 vaisseaux sont armés, dont 63 en permanence, le restant, servant pour le commerce, sont en mesure de l'être rapidement.

Seuls les officiers d'origine noble, choisis parmi ceux des trois compagnies des gardes de la marine (Brest, Rochefort, Toulon), sont à la tête des escadres.

D'aspect extérieur brillant, la marine n'en recèle pas moins quelques déficiences: des heurs entre officiers d'épée (officiers de marine) et officiers de plume (administrateurs) éclatent régulièrement. De même, des conflits importants au sein du corps des officiers entre nobles et roturiers provoquent de mauvaises coordinations au point d'entraver certaines opérations (pendant la guerre d'indépendance américaine par exemple). Enfin, la marine poussant à l'extrême l'exclusivisme de l'esprit de corps et l'orgueil nobiliaire, se met d'elle-même à l'écart, dans une période où la France se passionne contre les préjugés et pour l'égalité.

Sur le plan stratégique et tactique, la marine est aussi largement critiquée ; son esprit offensif est insuffisamment développé et les chefs d'escadre se montrent toujours trop timorés et prudents.

De plus, une conviction s'est établie à la fin du 17<sup>ème</sup> siècle : « la bataille décisive est devenue impossible sur mer ». D'estaing<sup>1</sup>, persuadé que les combats maritimes ne servent à rien, écrira même afin de les caractériser: « Beaucoup plus de bruit que de besogne n'est que trop souvent le produit net des combats navaux »(sic). De même, Vergennes disait : « on a peu envie de renouveler des combats navals dont le succès ne laisse que des pertes à regretter, que des dommages à réparer. ».

Les amiraux eux mêmes pratiquent « la stratégie des accessoires » : le but était comme sur terre d'ailleurs, de fatiguer, de lasser l'ennemi par des manœuvres savantes, d'occuper et de ravager ses provinces, d'attaquer et de détruire ses places fortes et ses magasins.

Les ordres de bataille adoptés étaient géométriques (sur terre comme sur mer).les armées ou les escadres se disposaient en ligne parallèles. (Annexe 3)

---

<sup>1</sup> Général d'empire nommé à la suite de la bataille des Pyramides

Maurepas, parodiant les batailles navales disait : « savez vous monsieur ce qu'est une bataille navale ? on se rencontre, on se canonne, on se sépare et la mer n'en reste pas moins salée ».

Ces grands principes, appliqués avec plus de conviction chez les Français que chez les Anglais, tuèrent l'esprit de manoeuvre.

La révolution déclenche en outre un mouvement de démissions au sein du corps des officiers, provoqué en particulier par l'autorisation aux capitaines de navires de commerce de servir sur les navires d'état:

En 1791 il reste de l'ancien régime 5 amiraux sur 27, 42 capitaines sur 170, et 356 lieutenants sur 530

Pour combler les trous, un appel massif est fait aux officiers de commerce et retraités, ce qui ne tarde pas à déclencher des tensions entre anciens et « bleus ».

De nouvelles mesures apparaissent au printemps 1793, en particulier dans la nomination des capitaines, choisis par des officiers de la marine de guerre et de commerce, parmi les hommes présentant non seulement des aptitudes professionnelles mais des garanties politiques.

Cette deuxième réorganisation ne corrige pas les vices les plus graves des états majors : jalousies des carrières et méfiances politiques qu'exacerbent les conflits entre Montagnards et Girondins : la nouvelle marine et ce qui reste de l'ancienne ne sympathiseront jamais.

Les arsenaux, enfin, souffrent aussi d'une organisation et d'une efficacité médiocres qui influent largement sur la valeur des escadres.

C'est donc dans ce contexte naval difficile que Napoléon fera ses premières armes.

## **2) Bonaparte et la marine de 1792 à 1797**

L'expérience maritime de Bonaparte entre 1792 et 1797 est méditerranéenne. Elle prend naissance lors de l'expédition décidée par la Convention contre la Sardaigne en 1792 et confiée au contre-amiral Truguet, qui se trouve en Corse avec son escadre. Bonaparte demande à ce dernier de faire partie de l'opération de diversion. Malheureusement, la résistance trop importante des Sardes et une mutinerie dans les rangs français obligent le rembarquement des troupes. Dans la précipitation, Bonaparte laisse les canons débarqués. Il ne parlera jamais de cette expédition, manquée en raison d'une préparation insuffisante et d'une mésentente totale entre les militaires et les marins.

### **a) Le siège de Toulon**

Le 1<sup>er</sup> février 1793, la Convention déclare la guerre à l'Angleterre. La première escadre anglaise prête à appareiller est donnée à l'amiral Hood (19 vaisseaux et 17 frégates) et fait route vers la Méditerranée. Hood débarque à Toulon le 27 juillet, après trois jours de discussion avec les contre-révolutionnaires qui tenaient la ville. L'amiral Laugan, ayant rallié Hood, débarque à son tour. Leurs troupes s'élèvent à 4500 hommes. En septembre, ils reçoivent en renforts 7000 Espagnols, 6000 Napolitains et 2000 Sardes. Avec 1900 hommes, Hood occupe le Cepet et les hauteurs de l'Eguillette, le Faron et Malbousquet, le fort du Cap Brun. Les tentatives du général Carteaux pour reprendre les points isolés restent infructueuses. Le capitaine Bonaparte, qui commande l'artillerie devant Toulon, comprend que la seule solution est d'atteindre les navires anglo-espagnols qui sont les points de ravitaillement indispensables des troupes au sol. Il faut donc s'emparer du petit Gibraltar, sur les hauteurs de l'Eguillette d'où il sera possible de canonner les vaisseaux. Le peu

d'enthousiasme de Carteaux pour ce projet le fait remplacer par le général Dugommier qui donne carte blanche à Bonaparte, ce qui laisse supposer que ce dernier bénéficiait déjà des appuis haut placés. Le 14 décembre, il donne l'ordre de commencer le bombardement, et dans la nuit du 16 au 17, les Français s'emparent du Faron. Le 17, Hood donne l'ordre d'évacuation et de sabotage de la flotte française dans la rade.

Le plan ayant réussi, Bonaparte est nommé général de brigade à 24 ans.

« Dans cette affaire, Bonaparte a vu le problème en marin, il s'est refusé à dissocier l'escadre ennemie des troupes d'occupation. Celles-ci ne vivent que de la mer dont la maîtrise assure leur ravitaillement en vivres, en armes et en munition. »

Bonaparte tirera la conclusion technique suivante : « des canons et des boulets rouges (...) sont une arme terrible contre les vaisseaux ». Nelson lui-même estime qu'il est suicidaire de se battre contre les batteries côtières. Le premier souci du jeune général Bonaparte sera donc de renforcer les côtes de Provence. Lorsque cette tâche lui sera confiée, il collaborera étroitement avec les marins et étudiera soigneusement leur matériel.

## **b) La campagne d'Italie**

Le 27 mars 1796, Bonaparte prend le commandement de l'armée d'Italie. 1796 et 1797 seront pour lui les deux années les plus passionnantes. Elles lui permettront de préciser ses idées personnelles sur la marine de façon inattendue. Bonaparte, sur la route de Vienne, engage une flotte aux ordres du capitaine de frégate Allemand sur le lac de Garde afin d'en assurer la maîtrise, d'arrêter toutes les communications autrichiennes et d'empêcher le ravitaillement par voie d'eau. Après la victoire de Rivoli (11 janvier 1797), il impose à l'Autriche l'armistice de Leoben et se retourne ensuite vers Venise pour assurer ses arrières. En août 1797, il prend pied sur l'Adriatique, soulagé par l'engagement de l'Espagne contre l'Angleterre au côté de la France.

Lorsque le Directoire décide de libérer la Corse de l'occupation anglaise, Bonaparte monte une opération à partir de Livourne, mais, ne disposant pas de la maîtrise de la mer, il envoie des émissaires dans l'île pour éveiller l'espoir chez les Corses et l'inquiétude chez les Anglais. Cette action psychologique est une réussite et lorsque le général Casalta prend pied en Corse, l'ennemi a déjà commencé à évacuer l'île. En trois semaines la Corse redevient française. Nelson surveillant Toulon et Gênes plutôt que Livourne a permis la réussite de l'opération qui s'est déroulée rapidement et au moment opportun.

Bonaparte est désormais installé à Milan, occupe Venise et contrôle une partie de la flotte italienne, force non négligeable dans le cadre du théâtre Adriatique. C'est pour lui un triple succès :

- la récupération de Venise au profit du Directoire,
- l'assurance d'un gage dans la négociation avec l'Autriche,
- l'amorce d'une vaste stratégie contre l'Angleterre en Adriatique.

En vue de son troisième objectif, il demande l'envoi d'une escadre de Toulon pour former une concentration navale à Venise, qui disposait pour sa part de 17 vaisseaux et de 13 frégates (dont 6 en chantier) que Bonaparte place sous commandement français.

Après la prise de Corfou, lieu particulièrement stratégique permettant le contrôle du détroit d'Odrante, le renforcement de l'île devient une priorité pour Bonaparte. En effet, celle-ci, privée de ses communications avec la terre ferme, ne serait plus en mesure de se défendre. Il confie cette mission au contre-amiral Brueys (le plus dévoué à Bonaparte) ainsi que la charge d'organiser le port de Venise. L'arrivée de cet officier a été facilitée par le départ des Anglais de la Méditerranée. Depuis 1793, la France a pu déployer ses escadres

plus facilement, le Directoire, ayant profité de l'appoint des flottes espagnoles, est pleinement conscient de l'avantage dont il dispose.

A son arrivée, l'amiral Brueys encourage l'optimisme naturel de Bonaparte : « Un passionné de l'action a toujours tendance à voir les événements sous un angle favorable. »<sup>1</sup>. Malheureusement, si Napoléon, sur terre, tempèrera son optimisme par un réalisme pratique, sur mer, il en sera tout autrement...

C'est alors qu'arrive Pierre Forfait, l'un des meilleurs spécialistes des constructions navales, réclamé par Bonaparte au Directoire pour faciliter l'achèvement des vaisseaux en construction à Venise (3 vaisseaux et 2 frégates). Mais comme les négociations avec l'Autriche font entrevoir la perte de cette ville, la position stratégique des Iles Ioniennes devient alors plus importante, si bien qu'en octobre, 1797, l'évacuation de l'arsenal vénitien et le transfert d'une partie du potentiel sur la base de Corfou sont envisagés. Forfait propose le sabotage du port de Malamocco (Venise) après avoir terminé d'armer les navires en construction, afin d'empêcher l'Autriche de s'en servir de base pour conquérir Corfou.

Le 17 octobre 1797, le traité de Campoformio donne à la France les îles Ioniennes, la cour de Vienne obtenant Venise.

Les événements de Venise ont eu une importance capitale dans la formation maritime de Bonaparte. Les correspondances importantes de Forfait en témoignent ; l'ingénieur y expose les circonstances de sa mission dans la ville des Doges, osant dire ce qu'il pense en toute liberté. Bonaparte ne s'en offusque pas, bien au contraire, il apprécie la compétence et la franchise de son zélé subordonné. De plus, Forfait est un excellent professeur, ses rapports sont précis et Bonaparte s'en inspirera souvent dans l'avenir. Sur Venise, il est d'ailleurs pessimiste : les techniques appliquées sont en retard, les fonds insuffisants pour accueillir de gros navires. Malgré cela, les vaisseaux qu'il construit rendront de grands services, en particulier lors du retour d'Égypte.

La situation stabilisée en Adriatique, Bonaparte est pressenti pour prendre la tête de l'armée d'Angleterre, créée le 26 octobre 1797. En attendant son retour, le commandement de celle-ci est confié provisoirement au général Desaix.

Le 14 décembre 1797, Bonaparte rédige une note en 4 parties :

- il prescrit à Brueys d'appareiller de Corfou pour Brest avec 6 vaisseaux, les frégates françaises et les bâtiments légers,
- il demande à Roubaud, l'ordonnateur de Venise de faire appareiller tous les bâtiments disponibles et de rallier Toulon,
- il ordonne l'armement de 5 vaisseaux de Toulon à destination de Brest.
- il prie le premier ministre espagnol de rassembler le plus de bâtiments possible à Cadix.

Il positionne ainsi l'essentiel des forces navales en prévision des opérations contre l'Angleterre.

---

1 « Chroniques de la mer » de Edmond Delage

### 3) La campagne d'Égypte

Cependant le Directoire n'avait accepté qu'à contrecœur les conditions de Campoformio et ne manifestait aucun empressement à conclure une paix avec l'Angleterre qui de son côté craignait le mouvement révolutionnaire. De plus, une guerre économique était engagée contre l'industrie anglaise. Le coup d'état du 18 fructidor an V (4 septembre 1797) entraîna donc la rupture immédiate des pourparlers.

Dès décembre 1796, les préparatifs d'une « descente » en Angleterre s'accélérent. Le 14 décembre, Bonaparte tombe d'accord avec le ministre de la marine sur une concentration de nos forces navales à Brest constituée des 37 vaisseaux déjà sur place, de 5 vaisseaux provenant de Toulon, des 6 vaisseaux de Brueys à Corfou et d'une flottille de 170 bateaux plats qui doit être construite. Cependant, des difficultés d'armement des navires aussi bien en personnels qu'en matériels apparaissent. Forfait, ordonnateur de la marine du Havre à Flessingue, annonce tout de même que, dès le 17 mai, 718 bateaux sont prêts à transporter 7000 hommes, mais les alliés hollandais et espagnols ne sont pas à la hauteur des espérances de Bonaparte. De plus l'Angleterre contrôle Cadix et Brest par un blocus imposant.

En mai 1798, les préparatifs ne se poursuivent plus que pour désorienter l'Angleterre. Pour ces raisons, le 5 mars, le projet d'une expédition en Égypte est préférée par le gouvernement.

Le rôle essentiel de Bonaparte, qui a porté peu d'intérêt à cette montée en puissance d'une armée en vue de la « descente », est à souligner dans ce revirement, en particulier par les comptes rendus nettement défavorables qu'il adresse au Directoire.

Eludant l'important travail des arsenaux, il s'acharne essentiellement sur les déficiences de la marine ; il dira : « Il n'y a rien à faire avec ces gens-là ils n'ont aucune puissance d'exécution. Il nous faudrait une flottille et déjà les Anglais ont plus de bateaux que nous. Les préparatifs indispensables sont au-dessus de nos forces, il faut en revenir à nos projets sur l'Orient, c'est là qu'il y a de grands résultats à obtenir ».

L'intérêt de Bonaparte pour l'Égypte datait de mai 1797. Il écrivait au Directoire : « les temps ne sont pas éloignés où nous sentirons que pour détruire véritablement l'Angleterre, il faut nous emparer de l'Égypte ». Appuyé par Talleyrand (ministre des affaires extérieures depuis le 3 juillet 1797), Bonaparte propose la chute de l'Empire Ottoman dont l'Égypte fait partie. Pour lui, cette expédition va lui rendre sa liberté d'action en s'intégrant dans le cadre général de la guerre contre l'Angleterre : le but de cette expédition est de disperser les forces anglaises, de les épuiser et de forcer Londres à « faire des préparatifs immenses qui ruinent ses finances ».

Ce but souligne encore une fois l'importance que Bonaparte portait aux manœuvres de diversion.

Des préparatifs importants font suite à cette décision dès mars 1798. L'armement de vaisseaux en personnels est difficile à Toulon : après des mesures draconiennes contre les déserteurs et un recrutement acharné, le 13 mai, 1300 hommes uniquement sont opérationnels (au lieu des 1500 réglementaires). Sans cohésion, les équipages sont complétés par des soldats. Le 16 et le 19 mai les forces d'éclairage appareillent, suivies le 20 par le gros du convoi : 55 navires de guerre, 130 de commerce et 50 de transport ; au total, l'expédition emmène 51000 hommes (dont 167 savants).

L'Orient devient navire amiral, à partir duquel Bonaparte dirigera l'expédition. Brueys, particulièrement dévoué à Bonaparte est désigné comme chef d'escadre. Malgré leur valeur, les amiraux (Ganteaume, Truguet, Morard de Galles, Decrès, Du Chayla) ne sont que des

exécutants, et pour la plupart tenus hors du secret. La marine n'est au yeux du Directoire qu'un instrument d'exécution et de transport.

Après le départ de Toulon, la « croisière » se déroule avec une aisance impressionnante, favorisée par une chance exceptionnelle.

Malte est livrée à cette importante flotte le 12 juin. Elle arrive devant Alexandrie le 1<sup>o</sup> juillet. Nelson était passé par là 48 heures auparavant à la tête d'une escadre de 14 vaisseaux

Le résultat tient du prodige, les Anglais n'ayant pas réussi à intercepter Bonaparte. Les apparitions de Nelson en Méditerranée justifiaient l'anxiété de Brueys et les renseignements qui lui parvenaient régulièrement augmentaient ses inquiétudes. Il se plaignait de l'organisation de la flotte, de l'encombrement des vaisseaux et des frégates, du mauvais armement, de la faiblesse des équipages, allant même jusqu'à déclarer au secrétaire de Bonaparte que « dans le cas d'une rencontre avec l'ennemi, il ne répondait de rien ».

Les Anglais, connaissant le secret mal gardé, avaient pris pied en Méditerranée. Seuls les chefs d'escadre français étaient restés dans l'incertitude. L'Angleterre avait préparé une riposte d'envergure (12 vaisseaux aux ordres de Nelson renforcés par 11 vaisseaux début juin). Mais les péripéties de leur navigation (succession de coups de vent défavorables, incidents, démâtage, brouillard) vont montrer à quel point le succès de la « croisière » de Bonaparte a été miraculeux.

Le 21 juillet, Bonaparte remporte la bataille des Pyramides, et sur renseignement, Nelson se dirige vers Alexandrie. Le 1<sup>o</sup> août dans l'après-midi, Nelson, en vue des navires français, ordonne d'attaquer immédiatement.

Pour l'escadre française, c'est la surprise. Les vaisseaux de Brueys sont disposés en arc de cercle au fond de la baie d'Aboukir, une partie de l'équipage est à terre. Nelson va porter son effort sur l'avant garde et le centre de la ligne française. (Annexe 1)

13 vaisseaux, armés précipitamment, ne pouvaient résister à 14 vaisseaux anglais parfaitement équipés et entraînés. Bonaparte n'avait laissé à bord qu'une centaine de soldats par vaisseau et 50 par frégates pour servir les pièces d'artillerie qui ne pouvaient donc tirer que d'un côté.

De plus, la protection à partir de la terre des navires français est difficile, et les erreurs de Brueys se multiplient : entre la côte et les navires, il laisse un espace suffisant, donnant là l'opportunité aux Anglais de manœuvrer de part et d'autre de sa flotte.

On peut se demander si Brueys ne pouvait pas utiliser le répit de 1 mois que lui avait laissé Nelson pour assurer à la flotte une meilleure sécurité. Bonaparte, le 3 juillet, lui a laissé une entière liberté d'action, mais il reste désemparé après le départ de son maître à penser : sur les trois solutions avancées par Bonaparte (rester à Aboukir, s'enfermer dans le port d'Alexandrie ou retourner sur Corfou), Brueys décide de rester sur place pour des problèmes logistiques et à cause des faibles fonds du port d'Alexandrie.

Les conséquences du désastre allaient être déterminantes pour la suite : à Sainte-Hélène, Napoléon reconnaîtra qu'il dut renoncer après Aboukir à l'espoir d'assurer la puissance française dans l'Occident.

De plus, cette victoire de Nelson incite les Anglais à chasser les Français des îles Ioniennes. La méditerranée devient une mer hostile et tout espoir de secours pour l'armée d'Egypte est anéanti.

Cette prépondérance navale anglaise va être la cause essentielle de l'échec de la campagne de Bonaparte vers le nord après la prise de Gaza, le 24 février 1799, ne pouvant enlever Saint-Jean d'Acre ravitaillée par la mer. Le 23 août, il quitte l'Egypte qu'il laisse aux mains du général Kléber.

Les 2 frégates la Muiron et la Carrène qui le transportent avec quelques officiers, dont Ganteaume, Berthier, Murat et Lannes, longent les côtes de Libye, à l'écart des routes

habituelles. Encore une fois, une brume providentielle permettra à Bonaparte de rejoindre St Raphaël bloqué par Keith<sup>1</sup>.

« Nous naviguions sur son étoile » dira Ganteaume.

Bonaparte est accueilli comme sauveur par les populations de Provence et de la vallée du Rhône, et le régime au comble du discrédit lui facilite l'accès au pouvoir par le coup d'état du 18 brumaire an VIII ( 9 et 10 novembre 1799).

L'expédition d'Egypte s'est tout de même soldée par un échec. Cette opération mal préparée, confiée à des chefs d'escadre totalement soumis, soulignera l'absence totale de subsidiarité qui caractérisera d'ailleurs toutes les manœuvres napoléonienne : présent sur le champ de bataille, Bonaparte mettra en œuvre son génie militaire, mais son absence laissera ses adjoints désarmés lorsqu'ils se retrouveront seuls, face à l'adversaire.

La conséquence majeure de cet échec est surtout la perte du contrôle de la Méditerranée qui a compromis gravement ses succès terrestres et mis un terme à ses ambitions au Moyen-Orient.

#### **4) Le consulat et l'acharnement contre l'Angleterre**

Une tâche importante attend le premier consul au lendemain du coup d'état de brumaire : la paix . La pacification intérieure passait nécessairement par la paix avec l'étranger. Accueilli avec euphorie, Bonaparte était l'homme de Campofornio, l'homme de la paix.

Pourtant, à la fin de 1799, la France reste toujours en guerre contre l'Autriche, la Russie, Naples, la Turquie et l'Angleterre. Mais cette dernière reste de loin la plus dangereuse, et pour la contraindre à négocier, Bonaparte va suivre une politique d'ensemble analogue à cette stratégie globale dont l'expédition d'Egypte venait de donner un exemple, par une forte pression sur tous fronts économique, politique, militaire et psychologique, par une démonstration de force dont l'objectif est la négociation. Bonaparte écrit aux souverains : « dans mes idées, la paix devient chaque jour plus nécessaire à l'Europe », et il laisse entrevoir pour cela une arme dissuasive, à savoir la menace idéologique à l'égard des monarchies traditionnelles.

Alors Bonaparte accentue l'isolement de l'Angleterre en se rapprochant de la Russie et en exploitant l'hostilité que suscitent parmi les pays neutres les méthodes de guerre économique de l'Angleterre. Il joue la carte de la pénétration Russe en Méditerranée et d'une ébauche de partage de l'Empire ottoman. Il approuve également le traité de Constantinople (21 mars 1800) qui donne naissance à cette république autonome des « sept îles unies » (les îles Ioniennes) reconnues vassales de la Porte, mais où les Russes ont le droit de mettre garnison. Il espère d'ailleurs compenser la perte des îles Ioniennes par les clauses du traité de Florence qui donnent aux troupes françaises le droit de tenir garnison dans les ports du royaume de Naples (Ancones, Brindisi).

Cette stratégie vise à nouveau à écarter l'Angleterre du bassin méditerranéen oriental, mais l'Angleterre n'est surtout pas disposée à délaissier l'Egypte qui commande la protection de l'Inde et le commerce en voie de développement rapide de la mer Rouge. Elle est prête à faire de grandes concessions pour obtenir son évacuation par les troupes françaises, et multiplie les efforts militaires pour obtenir leur capitulation. Aussi Bonaparte n'a-t-il qu'un but : maintenir la résistance jusqu'à la signature des préliminaires du traité d'Amiens, afin d'être en position de force pour négocier.

---

<sup>1</sup> Amiral britannique ayant entre autre ordonné la capture de Napoléon après sa déchéance

Renforcer le corps expéditionnaire sera donc la tâche essentielle de la marine en 1800 et 1801. Mais Bonaparte lui réserve en même temps une autre mission essentielle : inquiéter le gouvernement britannique et l'opinion anglaise par la menace d'un débarquement sur les côtes anglaises, malgré la défaite d'Aboukir.

Pour ce faire, le gouvernement procède à une nouvelle réorganisation des états majors en août 1800. Beaucoup d'anciens officiers rejoignent la marine qu'ils avaient quittée après la révolution. L'âge moyen de 45 ans est d'ailleurs nettement plus élevé que celui des chefs de l'armée. Ils sont donc nombreux à avoir connu la Marine de l'ancien régime et sont d'un niveau supérieur à celui des généraux. L'attachement de ces officiers au nouveau régime n'a donc rien de chaleureux.

Ils ont de plus conservé les idées stratégiques et tactiques d'avant 1789. Malgré tous ses efforts, Bonaparte ne parviendra pas à remettre à flot une marine entraînée et faire évoluer la tactique peu efficace du démâtage vers celle du tir contre coque. Cet attachement au passé se combine en effet avec la plus grande réserve envers les idées stratégiques ou militaires du premier consul. Enfin, ce retour n'empêche pas les jalousies et les haines de clans. Le quarteron Bruix, Ganteaume, Decrès et Villeneuve profitera de l'expérience de l'expédition d'Egypte pour exercer sur Bonaparte la plus grande influence. Ils réussissent entre autre à écarter Villaret, Martin, La Touche Tréville et Forfait. Cet état d'esprit diminuera encore les possibilités d'action d'une marine affaiblie.

D'ailleurs, en 1800, la marine ne dispose plus que d'une quarantaine de navires dont 5 ou 6 seulement se trouvent en Méditerranée, tous dans un état médiocre, tandis qu'au même moment, l'Angleterre, entrée en guerre avec 80 navires, en possède près de 200 !

De plus, en guerre contre l'Angleterre, l'Empire Ottoman, le Portugal, Naples et les états barbaresques, la France ne parvient pas à trouver des équipages tandis que la « course » attire toujours les meilleurs éléments de la marine de guerre, privés de solde depuis 15 mois. L'exemple des corsaires provoque non seulement une hémorragie considérable, mais exerce en plus une influence néfaste sur la manœuvre navale, en évitant les navires de guerre au profit des navires de commerce et en prenant des habitudes de pillage. Tout corsaire devient à la longue un pirate.

Enfin, les ports français asphyxiés par un blocus rapproché meurent lentement, incapables de recevoir leurs matières premières (bois, chanvre, goudron).

Dans ce contexte, on peut mieux comprendre le peu d'enthousiasme des chefs d'escadre à répondre aux invitations du premier consul cherchant à sauver Malte et surtout l'Egypte.

Le 5 septembre 1800, vaincue par la famine, la garnison de Malte capitule. Le projet de ravitaillement aux ordres de Ganteaume avec 7 vaisseaux et 2 frégates surchargés est abandonné après la capture de 2 frégates anglaises qui lui apprennent le départ de Keith pour l'Egypte et la présence d'une autre escadre anglaise en Méditerranée. Conscient des limites de ses forces, Ganteaume fait alors route sur Toulon où il entre le 18 février. A-t-il manqué une occasion exceptionnelle ? Quoiqu'il en soit, Bonaparte lui donne l'ordre de remonter son expédition.

On touche là le côté dramatique des guerres du Consulat et de l'Empire. Bonaparte n'arrivera jamais à se libérer de l'illusion du nombre, il ne se persuadera jamais complètement qu'un navire français ne vaut pas un navire anglais, et le malheur voudra que la marine française n'était ni par l'esprit ni par le matériel capable d'entreprendre des opérations offensives. Ganteaume harcelé par les lettres de Bonaparte reprend la mer le 19 mars, sans plus de succès. La troisième tentative arrive jusqu'aux côtes Egyptiennes, mais talonnée par Keith, il s'enfuit de justesse. L'Egypte était perdue.

Bonaparte s'accrochait cependant à un dernier espoir : le 2 mars il prévoyait une concentration franco espagnole à Cadix. Pour désorienter les Anglais, l'objectif de cette force

navale était les Indes. Seule cette partie du plan put être menée à bien, avec entre autre un combat violent le 6 juillet au fond de la baie d'Algésiras, où les Anglais, refoulés, échouèrent même un vaisseau (l'Hannibal). Le glorieux combat fut célébré comme le signal de la résurrection de la marine. En fait, ce fut le seul engagement victorieux soutenu par des vaisseaux français pendant toute la guerre maritime du consulat et de l'Empire et la capture d'un vaisseau anglais ne se reproduira plus. Il est cependant intéressant de noter que la leçon d'Aboukir avait porté ses fruits, puisque c'est en tentant une manœuvre identique d'enveloppement que le vaisseau Hannibal s'échoua.

Malheureusement ce combat fut sans lendemain. Pour Bonaparte tout espoir de sauver l'Égypte s'évanouissait et la résistance de Menou, qui a succédé à Kléber, touchait à sa fin.

Le 1<sup>o</sup> octobre, les préliminaires furent signés ; Alexandrie avait capitulé un mois auparavant, mais les négociateurs anglais, prévenus moins rapidement que les Français, ne le surent que quelques heures après la signature. L'Angleterre avait cependant obtenu ce qu'elle voulait : l'abandon de l'Égypte par la France.

A la même époque, le projet de constitution, le 4 mars 1801, d'une nouvelle flottille de débarquement commandée par Latouche Tréville, fait frémir de nouveau l'Angleterre. Mais les discussions sur la saison la plus favorable à cette opération dureront jusqu'en 1805 !

Cette dispersion des efforts avec la construction d'une multitude de bateaux plats engendre l'opposition immédiate de certains chefs maritimes comme Bruix.

L'intérêt de ces navires légers remontait à 1797 et procédait directement des idées de Forfait ; une force maritime composée de batteries flottantes portant des troupes de débarquement manœuvrant comme les unités terrestres et se frayant un chemin par la force ne pouvait pas déplaire à Bonaparte. De plus, l'opuscule de Forfait intitulé « lettres d'un observateur sur la marine » sera vraisemblablement la source de nombreux éléments de la politique navale de Napoléon, principalement l'idée d'une militarisation de la marine.

Forfait, dont Napoléon s'est inspiré, écrira que pour vaincre, la France doit s'inspirer de Rome qui a triomphé de Carthage sur son propre terrain en appliquant à la guerre maritime ses qualités militaires, lesquelles sont restées en Angleterre bien en retard par rapport à celles de la nation française. Le gouvernement de la France, par sa position géographique et sa situation politique vis à vis de son ennemi d'outre Manche, doit donc rapprocher l'armée et la marine au sein d'une institution nouvelle. Il s'agit, selon Forfait, de donner à « l'armée navale » une consistance pleinement militaire, ce qui implique une nouvelle composition des forces navales avec des bâtiments à rames et à voiles qui « retraceraient les armées navales des anciens où combattaient les mêmes hommes qui composaient leur armée de terre et où, à très peu près, les mêmes ordonnances, la même tactique étaient employées. Agissant en nombre, les embarcations montées par des soldats marins, groupés en régiments ou division dresseraient des embuscades ». Forfait expose ensuite l'organisation de cette flottille de la Manche, basée sur une multitude de ports et capable de transporter 6000 hommes.

De même Lange, autre théoricien naval, développe les mêmes grandes idées, soulignant le fait que les embarcations de cette flottille propre à porter au besoin et en une seule marée 60 à 80 000 hommes seraient conservées dans des magasins, coûteraient peu en entretien, et permettraient d'être mises sur pied et armées en moins de trois mois.

C'est au mois de juillet que Bonaparte presse l'armement de la flottille à Boulogne. La menace produite dans l'opinion britannique une émotion considérable et le gouvernement, sans pour autant s'inquiéter, prend la menace au sérieux. Le 27 juillet, Nelson reçoit le commandement des côtes. Il attaque la flottille dans ses ports, sans succès en raison de la bonne défense côtière mise en place. Ces actions françaises renforcent les illusions de Bonaparte et accentuent la crainte britannique. Nelson reste cependant serein, jugeant les

possibilités de ces nouveaux navires faibles : « cette histoire de bateaux peut faire partie d'un plan d'invasion, mais ne peut en constituer un à elle seule ». Bonaparte mettra trois ans à s'en apercevoir. Ce bras de fer réussit cependant, influant sur la décision de l'Angleterre de signer le traité d'Amiens le 27 mai 1802.

En France, le prestige de Bonaparte est considérablement renforcé par ce tour de force.

Même si Bonaparte devait sortir grandi de ce que l'on pourrait appeler sa première carrière maritime, il n'en reste pas moins que les prémisses des erreurs stratégiques qui conduiront au désastre de la manœuvre de 1805 apparaissaient. Son optimisme excessif lors des campagnes d'Italie et surtout d'Égypte, son acharnement contre l'Angleterre qui l'amènera à utiliser la marine de manière quelquefois discutable pendant le consulat et son manque de confiance permanent envers ses subordonnés, en particulier lors de la constitution de la flottille de Boulogne, ont provoqué une situation instable, surtout lors de ses fréquentes absences qui laissaient ses amiraux passifs et désemparés.

Pour finir, ses calculs simplistes consistant à comparer le nombre des navires en présence pour en tirer des conclusions stratégiques et enfin l'inspiration de batailles antiques comme le triomphe de Rome sur Carthage sont autant de considérations qui laissent présager un avenir plus qu'incertain pour les manœuvres maritimes.

## **DEUXIEME PARTIE**

### **L'échec de la manœuvre de 1805 - Trafalgar.**

La paix d'Amiens ne fut qu'une simple trêve. Le 12 mai 1803, l'Angleterre prend l'initiative de la rupture, constatant que le bilan leur est défavorable, contrairement à la France qui s'étend grâce à l'influence considérable de Bonaparte en Europe occidentale.

Bonaparte a le sentiment profond d'être dans son bon droit, ayant rempli scrupuleusement les clauses du traité. Il n'a jamais eu l'intention d'une paix éternelle avec l'Angleterre, mais cette déclaration survient trop tôt, ses forces navales n'étant pas reconstituées. Cette fois, Bonaparte ne cache plus son intention de porter la guerre sur le sol britannique ; la « Grande Armée » se concentre en Picardie, la flottille est mobilisée.

C'est au printemps 1805 que Napoléon entreprend la manœuvre devant conduire au débarquement, « descente » qui fut interprétée par Alfred de Vigny comme une manœuvre à trois intentions : inquiéter l'Angleterre, assoupir l'Europe et concentrer et enthousiasmer l'armée. Il est effectivement remarquable de constater qu'une fois ces trois objectifs atteints, Bonaparte laissera tomber la machine artificielle qu'il avait fait jouer à Boulogne.

Chez d'autres historiens, cette manœuvre a tantôt été considérée comme la combinaison la plus audacieuse et la plus géniale de l'Empereur : « Le plan était magnifique mais l'instrument de son exécution, la marine, n'était pas au point »<sup>1</sup>; d'autres enfin ont remis en cause sa volonté de véritablement tenter une telle action puisque pas moins de six combinaisons ont été étudiées et rejetées jusqu'en 1805.

Nelson lui-même déclarait à Vienne en 1810 : « l'armée rassemblée à Boulogne fut destinée à agir contre l'Autriche ».

En réalité, la correspondance de Bonaparte à l'époque montre à quel point il met ses espoirs dans le succès de son projet, même si l'on ne peut nier que cette mobilisation lui a indiscutablement permis de poursuivre un but psychologique : fondre en un seul corps dévoué à sa personne les armées de la république. Quoiqu'il en soit, après deux ans de préparatifs, il est bien décidé à tenter un débarquement.

#### **1) Les préparatifs**

Le plan du 21 juillet 1803 repose sur la flottille qui comprend 2000 navires transport de troupes portant une ou plusieurs pièces de gros calibre et mus à la voile et à la rame ; elle est constituée de 16 divisions regroupées en corps d'armée. Les escadres devant en assurer la sécurité. Ce plan reflète en fait les idées de Forfait adoptées par Bonaparte : la flottille doit franchir la Manche de nuit, à la mauvaise saison. Malheureusement, celle-ci ne tarda pas à révéler ses faiblesses par mauvaise mer ce qui remis en cause le concept hérité de l'histoire romaine. De plus, la réussite de cette stratégie originale reposait encore sur une supériorité maritime temporaire et donc sur le succès des manœuvres de diversion ; l'Angleterre ne se laissa malheureusement jamais bernée.

Quant à la marine, elle reste en 1804 dans un état lamentable. A la déclaration de guerre, Decrès ne dispose que de 13 vaisseaux ; en 1805 il parviendra péniblement à 45 navires (plus 7 hollandais), mal équipés et mal armés.

Mais l'élément décisif qui amènera Napoléon à tenter l'aventure est l'entrée en guerre de l'Espagne, suivie de l'accord naval de 1805 : l'appoint de 25 vaisseaux espagnols donne aux escadres alliées une légère supériorité dans les mers d'Europe sur la marine anglaise

---

<sup>1</sup> HE Jenkins

qui arme 116 vaisseaux embarquant 100 000 hommes, dont 75 dans la Manche, l'Atlantique, la Méditerranée.

Le plan de février-mai 1805 proposé par les amiraux de Napoléon, survivants de la marine royale, rappelle les projets de l'ancien régime de conception plus fuyante. L'idée maîtresse est toujours de préparer le débarquement par des manœuvres de diversion mais le gros des forces françaises agirait dans les Indes et la « descente », qui aurait dû être l'objet principal, devenait une opération de moindre importance.

Le plan de Napoléon quant à lui, offre plus de force et de simplicité. Les instructions de février-mars prévoient en effet que les escadres de Brest et de Toulon, trompant le blocus de Cornwallis et de Nelson, devront cingler en direction des Antilles où elles seront rejointes par les forces de Rochefort, de Cadix, et du Ferrol pour former ce que l'on appelle la « flotte combinée ». Celle-ci sèmera le trouble et la confusion dans le dispositif britannique, les obligeant à disperser leurs forces en Méditerranée, aux Indes et aux Antilles. Elle entreprendra des attaques accessoires contre les Antilles anglaises et renforcera les possessions françaises. Quant à la flotte hollandaise du Texel, elle fixera l'escadre de la mer du Nord. Enfin la « flotte combinée » surprendra l'Angleterre en se présentant dans la Manche où aucun adversaire sérieux ne sera là pour la contrer.

Dans ce projet, la proportion des forces réservée à la manœuvre principale dépasse les 75%, contre 40% seulement dans le plan précédent. Le plan respecte en plus une constante de la stratégie napoléonienne selon laquelle « c'est un principe qui n'admet pas d'exception, que toute jonction de corps d'armées doit s'opérer en arrière et loin de l'ennemi »<sup>1</sup>.

Mais l'analogie ne doit pas aller plus loin ; sur terre, la concentration sur les arrières de l'ennemi annonce la bataille décisive ; ici, il n'en est rien. Le rassemblement des Antilles n'a pas pour unique but d'écraser une partie ou la totalité des forces adverses, mais vise essentiellement à tromper l'adversaire et à permettre aux forces franco-espagnoles de surgir à l'improviste dans la Manche pour y protéger le passage de l'armée.

Sur ce point, Napoléon néglige l'avertissement du comte de Broglie : « il faut être maître absolu de la Manche et par conséquent avoir gagné une bataille si complète, qu'elle ait absolument ôté aux Anglais la possibilité d'en livrer une seconde » « toutes nos forces dans une seule mer, une bataille dès le début ». Au contraire, tout le succès de la manœuvre napoléonienne repose sur le désarroi de l'Amirauté britannique égarée par les mouvements des escadres françaises et obligée de disperser ses forces.

La veille de l'exécution, l'accord est loin de régner entre Napoléon et ses amiraux : Decrès, Villeneuve, Ganteaume, Missiessy estiment que la marine est hors d'état d'entreprendre une opération d'une telle envergure et que le concours de la flotte espagnole est illusoire.

Les escadres de 1805 ne sont effectivement qu'une façade. Sans le concours de soldats, la flotte de Brest ne peut armer que 7 vaisseaux sur 21. L'entraînement est resté confiné dans les limites des rades. De plus, les amiraux ne dissimulent pas leurs critiques à l'égard de la flottille qui accapare la moitié des matelots et a déjà englouti plus de 70 millions. Enfin, ils n'admettent pas d'être ravalés au rang d'exécutants.

Comme en 1798, Napoléon entend tout diriger par lui-même et ne met dans le secret que des généraux de l'armée comme Lauriston qui accompagnera Villeneuve. Cependant, l'un des reproches que l'on puisse faire aux amiraux est de ne pas avoir osé dire nettement la vérité à l'Empereur, bien qu'il ne supporte plus les critiques de fond.

---

1 Napoléon, Précis des événements militaires, 5ème observation

## 2) L'exécution

Fin mars, l'exécution commence. Au début avril, les alliés disposent d'une nette supériorité numérique dans l'Atlantique : 60 vaisseaux contre 44. Mais celle-ci risque de s'amenuiser si Nelson franchit le détroit de Gibraltar. Restent à déterminer les causes d'une manœuvre qui s'est prolongée pendant 4 mois et demi.

Parmi les raisons de l'insuccès, notons d'abord une faute commise par Bonaparte en intégrant les vaisseaux espagnols et français en une seule force maritime (escadre Villeneuve-Gravina). Cette flotte combinée ne bénéficiera ni de l'unité de commandement, ni de la même instruction ; elle ne disposera même pas d'un livre de signaux unique. Les Espagnols auront enfin toujours le sentiment désagréable de participer à une opération qui ne les concerne pas directement.

La deuxième faute fut de remanier le plan de campagne en cours d'exécution. Dans le premier projet, Ganteaume doit tenir le premier rôle, gagner les Antilles, y retrouver Missiessy parti depuis le mois de janvier et y attendre Villeneuve. Or le 24 mars, Napoléon refuse de laisser sortir Ganteaume de Brest, disposé avec ses 21 vaisseaux à livrer combat aux 17 navires de Gardner. « une victoire navale ne vous conduirait à rien... sortez sans combat ». Ganteaume reste donc à Brest. De plus l'escadre du Ferrol est bloquée dans son port. Les instructions du 14 – 17 avril donnent alors le premier rôle à Villeneuve, encore en route vers les Antilles où il n'arrivera que le 15 mai. Ses ordres sont d'effectuer sa jonction avec Missiessy, d'attendre Ganteaume 35 jours s'il parvient à quitter Brest sans combattre et, quoiqu'il arrive, de retraverser l'Atlantique pour aller débloquer l'escadre du Ferrol et celle de Brest. L'innovation majeure de ce nouveau plan est que la nouvelle concentration est envisagée, maintenant à proximité de l'ennemi (Le Ferrol, Brest), en contradiction avec les principes établis. Visiblement, Napoléon ne compte déjà plus sur le rendez-vous des Antilles. Dans ce cas, Villeneuve doit livrer la bataille refusée à Ganteaume devant le Ferrol : « je ne puis que m'en référer à l'habileté de vos manœuvres pour tâcher de surprendre et détruire la croisière ennemie sur ce point » et ensuite devant Brest où « vous trouverez probablement 18 à 19 vaisseaux anglais sur Ouessant : vous les détruirez autant qu'il sera possible ; vous ferez seulement entrer une frégate à Brest pour prévenir l'amiral Ganteaume de votre présence, mais l'armée n'y rentrera pas »<sup>1</sup>.

Par la même occasion, Villeneuve est averti de l'objectif même de l'opération qu'il ignorait jusque-là : « Du succès de votre arrivée devant Boulogne dépendent les destinées du monde ». Lauriston<sup>2</sup>, au contraire, connaissait les grandes lignes des plans de l'Empereur dès le départ.

Deux nouvelles modifications vont intervenir. La première datant des 23 - 29 avril élargit l'attaque des Antilles à toutes les îles du Levant et même à la Trinité. La deuxième est la plus importante : les ordres du 30 avril et 8 mai invitent Villeneuve à quitter les Antilles plus tôt que prévu tandis que Ganteaume de son côté reçoit l'ordre de ne plus appareiller tant que Brest n'est pas débloqué. La concentration concerne toujours la côte européenne, mais cette fois-ci, le combat n'est plus envisagé et même fortement déconseillé. Devant le Ferrol, Villeneuve s'efforcera par des manœuvres habiles de disperser la croisière anglaise, le rendez-vous pouvant être même reporté au large de l'île d'Aix, et s'il décide de faire sa jonction avec l'escadre de Brest, Napoléon est formel : « vous devez tenter de le faire sans combat et, si cela est trop difficile, calculer de le faire au plus près de Brest qu'il vous sera possible ». Enfin, en cas d'échec, Villeneuve avait le choix entre faire le tour des îles britanniques par l'Ecosse et l'Irlande pour aborder la Manche de l'autre côté, ou gagner Cadix afin d'attendre un moment favorable.

---

<sup>1</sup> Decrès 17 avril

<sup>2</sup> aide de camp de Napoléon faisant parti de l'expédition de Villeneuve

Ces modifications illustrent le premier point faible du plan de Napoléon : le regroupement de ses forces. L'Empereur espère toujours obtenir une maîtrise temporaire de la Manche : « le but principal de l'opération est de nous procurer pendant quelques jours la supériorité devant Boulogne. Maître du détroit pendant quatre jours, 150 000 hommes embarqués sur 2000 bâtiments achèveraient entièrement l'expédition ».

Toute la combinaison repose bien sur la dispersion des forces anglaises et sur l'irruption dans la Manche des escadres françaises intactes. Mais tous ces remaniements vont se heurter aussi au problème des communications. Napoléon dirige l'affaire en personne dans ses moindres détails ; Decrès, ministre de la marine, n'est chargé que de transmettre ses instructions. Pourtant, au cours de cette période cruciale d'avril – juillet, l'Empereur effectue un long voyage à travers toute l'Italie du Nord .

D'autre part, Napoléon expédie trop tardivement ces nouvelles modifications et calcule d'une façon trop étroite la marche de ses navires de transmission. Les ordres du 30 avril et 8 mai n'arriveront pas à temps, Villeneuve étant reparti pour l'Europe le 9 juin. Pour le retour de ses escadres, Napoléon compte sur des traversées d'un mois, en fait, Villeneuve comme Missiessy mettront 52 jours. Nelson lui même disposant d'une flotte mieux entraînée dépassera largement les 30 jours.

Un plan aussi délicat est construit non pas sur des moyennes mais sur des records. Visiblement, l'Empereur ne tient aucun compte des aléas de la marine à voile. Ces fausses estimations entraînent l'effondrement partiel du plan. Missiessy, prévenu trop tard n'a pas attendu Villeneuve aux Antilles et est rentré à Rochefort. Villeneuve ne reçoit pas les dernières instructions ; il ignore aussi que Ganteaume ne sortira plus de Brest et ne sait pas ce que l'escadre de Rochefort est devenue. Cependant, il va quitter les Antilles le 10 juin de sa propre initiative et trouvera une situation bien différente de celle qu'il attendait.

Le deuxième point faible du plan de 1805 est la totale méconnaissance de la nouvelle stratégie anglaise qui repose sur le blocus rapproché et sur des pôles de concentration. L'amirauté britannique est bien décidée à éviter la dispersion, cause de ses échecs dans la guerre d'Amérique. Depuis le début, des forces anglaises surveillent tous les ports franco-espagnols ; c'est pour cette raison que Ganteaume n'a jamais pu sortir de Brest sans livrer bataille. Cette affaire permet de souligner les lacunes de la formation maritime de Napoléon ; il connaissait mal les abords de Brest et le régime des vents dans cette région. Toute brise du sud-ouest qui refoulait Gardner en Manche empêchait Ganteaume de sortir et toute brise soufflant de l'est permettant la sortie favorisait aussi le blocus anglais. Mais la flotte de Gardner avait aussi une autre mission : renforcée en cas de danger par les navires de Calder et de Stirling en faction devant Le Ferrol et Rochefort, une force de 35 vaisseaux était ainsi prête à protéger la Manche et l'Angleterre.

La politique de l'amirauté dirigée par Lord Barham, âgé de 82 ans, est donc aux antipodes de celle prévue par Napoléon. La consigne de l'Amirauté est nette : « en cas d'incertitude sur les mouvements de l'ennemi, tout le monde devra se rallier sous Ouessant de façon à couvrir l'entrée de la Manche. C'est là qu'il importe d'avoir la supériorité décisive, car si l'ennemi est maître du canal, l'Angleterre est perdue. »

A ce moment, les forces anglaises entre Brest et Le Ferrol atteignent près de 40 vaisseaux ; la sécurité des Iles britanniques est acquise. Cependant, Nelson, en surveillance au large de la Sicile, apprend le 19 avril que Villeneuve a quitté la Méditerranée, et part aussitôt à sa poursuite. Il arrive aux Antilles le 4 juin, 20 jours après Villeneuve. Pendant cette crise, l'Amirauté n'a accepté qu'un seul risque : les Antilles. Pour cela ils ont seulement levé le blocus de Rochefort, et maintenu une simple veille devant Le Ferrol. La diversion attendue n'aura pas lieu.

Le 22 juillet, Villeneuve rencontre Calder devant Le Ferrol après une traversée épuisante. Le combat livré est indécis mais les avaries de la flotte combinée sont sérieuses. Le 2 août enfin, Villeneuve jette l'ancre à La Corogne où il reçoit les instructions datées du 16 juillet, les premières depuis le mois d'avril.

A ce moment, le plan de Napoléon a pratiquement échoué : la dispersion anglaise n'a pas eu lieu, l'Amirauté a donné l'ordre à Nelson le 3 août de remonter sur Ouessant. Le 15 août, la concentration anglaise est effective : Nelson, Calder et Cornwallis réunissent 40 vaisseaux, alors que seules 2 escadres franco-espagnoles sur quatre ont fait leur jonction.

Cette situation tranche avec l'optimisme de Napoléon : « Voilà le chef d'œuvre de la flottille ; elle coûte de l'argent, mais il ne faut être maître de la mer que six heures pour que l'Angleterre cesse d'exister ».

Le 13 août, Villeneuve quitte la Corogne avec 29 vaisseaux, muni des instructions du 16 juillet afin d'effectuer la jonction avec l'Allemand qui sort de Rochefort et débloquent l'escadre de Brest. Mais le 16 août, à la suite d'échecs essuyés, il prend la décision capitale de gagner Cadix, possibilité que lui offrait ses instructions en cas « d'événement imprévu ». L'amiral Villeneuve confirme son sentiment d'infériorité face à la marine britannique : « Ne pouvant avoir aucune confiance dans l'état d'armement de mes navires,..., ils ne me laissent aucune espérance de pouvoir remplir le grand objet auquel l'armée navale était destinée ».

L'état de ses forces ajoutées augmentait ses inquiétudes : Les navires espagnols du Ferrol n'avaient pas navigué depuis des années et venaient d'être armés avec des équipages de fortune. La flotte combinée franco-espagnole n'offrait aucune cohésion. Il était impossible dans ces conditions de livrer devant Brest une bataille générale. Les Français devaient livrer 2 batailles successives avant d'envisager la concentration.

Le repli de Villeneuve sur Cadix qui semblait légitime provoqua cependant la colère de l'Empereur le 22 août : « J'estime que Villeneuve n'a pas le caractère nécessaire pour commander une frégate. C'est un homme sans résolution et sans courage moral ».

En fait, à partir de fin juillet, l'anxiété et l'impatience de l'Empereur ne font que croître ; cette tension est le résultat des événements de l'Europe dont la situation s'aggrave de jour en jour ; la 3<sup>ème</sup> coalition est formée et les troupes russes et autrichiennes commencent leurs premiers mouvements.

Le 21 juillet, il donne l'ordre d'embarquer le matériel sur les bâtiments de la flottille. Son impatience le mène aux plus graves contradictions ; Il ordonne à Ganteaume d'entrer dans la Manche après avoir attaqué l'escadre anglaise (ce que celui-ci se refuse à faire) et à Villeneuve de livrer combat au large du Ferrol. Alors que Villeneuve hésite, Napoléon a déjà renoncé au débarquement. En effet, le 26 août, Napoléon dicte à Daru les éléments d'un plan de campagne ; le 29 les premiers détachements de la grande armée partent pour l'Allemagne. Le 30, la flottille est démobilisée.

Le plan avait échoué, mais la marine devait endosser l'échec d'une manœuvre « géniale », et en particulier Villeneuve. Lauriston, homme de confiance de Napoléon, lui fait parvenir une lettre dans laquelle Villeneuve est décrit comme un homme en dessous de tout : « cette escadre a besoin d'un homme et surtout d'un amiral qui possède la confiance et l'attachement ».

Le 13 septembre, Napoléon l'accable : « Si Villeneuve avait fait route vers Brest, mon armée débarquait et c'en était fait de l'Angleterre. Il a fait échouer un plan remarquable dont le succès était assuré ».

La manœuvre de 1805 se termine donc sur un échec dont Napoléon détient une part de responsabilité, même si les hésitations de Villeneuve en sont la véritable cause. Elle souligne un manque dans sa préparation maritime, malgré d'exceptionnelles facultés

d'adaptation, ainsi que des idées erronées sur la stratégie Britannique : tout reposait sur des réactions qui ne se sont pas produites.

Cet échec avait cependant été prévu par ses amiraux ; Le 1<sup>er</sup> juin 1805, Decrès avait percé à jour les réactions britanniques ; il prévoyait le brusque retour de Nelson et la concentration sous Ouessant. Il s'inquiétait de voir « tout développement du plan français exposé dans les journaux »<sup>1</sup>

A Boulogne, d'ailleurs, aucun marin ne croyait au succès de l'opération. La sortie de centaines de navires exigeait plusieurs jours et il fallait faire converger, sur un point donné de la côte anglaise, des navires de tailles et de vitesses différentes pour que « sur le lieu de débarquement, les cavaliers y trouvent leurs chevaux, les artilleurs leurs canons »<sup>2</sup>.

Or les navires de transport étaient de très mauvais « marcheurs » et surpris par les calmes, leurs avirons ne leur auraient pas permis de lutter contre les courants contraires.

Tupinier<sup>3</sup> insiste de plus sur le fait que l'omniprésence de la flotte anglaise dans la Manche « rendrait le passage de la flottille à peu près impossible, parce qu'en très peu de temps, il surgirait de nouveaux croiseurs, pour remplacer ceux qui auraient été écartés. »

Le 22 août, Decrès ose enfin faire le procès de la stratégie de l'Empereur et il dénonce la faiblesse de ses conceptions maritimes. Il redoute une nouvelle combinaison de Cadix : « Si l'escadre de sa majesté est à Cadix, je la supplie de considérer cet événement comme un arrêt du destin... C'est surtout dans ce moment où je puis arrêter l'émission d'ordres funestes, que je dois insister fortement... Il est malheureux pour moi de connaître le métier de la mer, puisque cette connaissance n'obtient aucune confiance et ne produit aucun résultat dans les combinaisons de votre majesté... Je me reproche de ne pas savoir persuader votre majesté. Je doute qu'un homme y parvienne. » Il était difficile pour un ministre de l'Empire d'en dire davantage.

A ce moment, le plan était définitivement enterré et l'Empereur allait courir au plus pressé. Mais la responsabilité de Villeneuve était déjà établie à l'intention de la postérité. Seulement, cette accusation allait être un des mobiles de Trafalgar. Villeneuve livrerait cette bataille pour obéir à des ordres stratégiques, mais surtout pour se laver du reproche de lâcheté et de trahison dont il avait perçu les échos. Et enfin, afin de prouver que ses doutes sur cette flotte combinée étaient fondés.

Le 19 août, Villeneuve arrive à Cadix ; il se trouve rapidement devant une situation difficile. Il est presque bloqué par Collingwood renforcé par Calder. Un mois plus tard, Nelson en personne, arrivé à bord du Victory, prend la tête de cette concentration anglaise. qui compte 32 vaisseaux, soit une force identique à celle dont dispose Villeneuve théoriquement.

Malheureusement, les réserves de Cadix sont pauvres et l'administration espagnole ne semble pas traiter les demandes en priorité. Enfin, Villeneuve malade de coliques néphrétiques a un moral en baisse, en particulier à la réception du courrier de Decrès du 1<sup>er</sup> septembre lui faisant part de la colère de l'Empereur.

De plus, de nouvelles instructions arrivent le 15 septembre, Napoléon modifiant son plan ordonne à Villeneuve de se rendre à Naples et de débarquer les troupes dont il dispose. L'Empereur prend aussitôt une seconde décision : remplacer Villeneuve par Rosily, un chef n'ayant pas commandé à la mer depuis 15 ans. L'incohérence de ces deux ordres est frappante ; pourquoi ne pas avoir fait l'échange avant de donner l'ordre à Villeneuve d'appareiller ? de plus, quel intérêt a-t-il de risquer l'armée dans une opération secondaire qui comporte des risques énormes en feignant d'ignorer le nombre réel de vaisseaux anglais dans la zone ?

---

1 Morning Chronicle du 9 mai et Sun du 16 mai

2 Tupinier, op cit.

3 Ingénieur maritime 1779 - 1850

Faut-il invoquer la fatigue, le surmenage qui entraîne des confusions, des oublis, des variations de la mémoire chez un homme prodigieusement doué mais qui entend tout diriger et tout contrôler ?

En réalité, la marine n'est pour Napoléon que l'instrument de sa politique de l'heure ; faute d'avoir pu obtenir de son concours la ruine de l'Angleterre, il entend l'utiliser à une manœuvre accessoire, à une intervention en Italie du sud où l'entrée en guerre du royaume de Naples appuyé par l'Angleterre fait peser sur son flanc droit une menace dangereuse.

### 3) Trafalgar

La stratégie évolue, et Napoléon ordonne maintenant de ne pas hésiter à attaquer : « notre intention est que, partout où vous trouverez l'ennemi en forces inférieures, vous l'attaquiez sans hésiter et ayez avec lui une affaire décisive. »

Sacrifier ses escadres dans la Manche pour assurer le passage de 100000 hommes avait un sens ; mais risquer délibérément la perte d'une armée navale entre Cadix et Naples pour le plaisir de débarquer 3000 hommes était une absurdité stratégique peut-être délibérée qui ne peut s'expliquer que par la rancune et la colère à l'égard d'hommes qui n'ont pas pu servir ses desseins.

Malgré le fait que Villeneuve n'ait jamais reçu le courrier lui annonçant son remplacement, celui-ci adopte une attitude extrêmement déterminée et répond à la lettre du 1<sup>er</sup> septembre de manière résolue. Le 16 septembre il confirme : « je profiterai de la première circonstance favorable pour faire une sortie avec toutes les forces combinées... pour remplir les intentions de Sa Majesté ».

Visiblement, l'amiral met un empressement inquiétant à exécuter les ordres de l'Empereur pour prouver que les officiers et les équipages ne manquent pas de courage. Il va alors commettre une faute impardonnable : il aurait dû donner sa démission de façon spectaculaire, plutôt que d'obéir à un ordre conduisant au massacre. Le 19 octobre, la flotte anglaise amputée de 6 navires fournit à Villeneuve l'occasion qu'il attendait. Il apprend au même moment l'arrivée de Rosily à Madrid pour le remplacer. Il décide alors de sortir.

Le 20 octobre, la flotte combinée appareille et fait route sur 3 colonnes au sud-sud-ouest. Le lendemain à l'aube, la flotte anglaise se porte sur l'arrière-garde de Villeneuve qui se trouve à 5 lieues du cap Trafalgar.

La flotte de Nelson a l'avantage du vent ; formée bientôt en deux colonnes parallèles, elle navigue cap au sud-est et manœuvre en effet sur l'arrière-garde de la flotte combinée, risquant de lui couper le chemin du retour vers Cadix.

Le 8 octobre, Nelson décide de couper et de disloquer la ligne de file ennemie par l'attaque de trois colonnes dont l'effort essentiel portera sur le centre et l'arrière-garde. Cependant cette tactique n'est plus d'une originalité exceptionnelle dans la marine britannique. L'innovation de Nelson est ailleurs. Il décide de former sa flotte en trois divisions ; ces trois divisions toujours au vent fonderont sur l'ennemi en colonnes parallèles, le plus rapidement possible, sans prendre auparavant une formation en ligne comme cela était l'habitude. L'ordre de combat sera la formation de route. : « Quelles que soient les conditions de vent, lorsque l'armée ennemie sera aperçue, le développement de sa ligne sera tel que ses extrémités n'auront pas la possibilité de se soutenir. »

Ce plan avait pour premier objectif d'anéantir avec une force de 40 navires une escadre supérieure en nombre évaluée arbitrairement à 46 vaisseaux.

Attaquant avec plusieurs colonnes, le centre et l'arrière-garde de l'ennemi devaient être submergés sous le nombre et les autres éléments de sa ligne, l'avant-garde notamment, n'interviendraient probablement que trop tard.

La faiblesse du plan de Nelson réside dans le fait que ses vaisseaux sont vulnérables pendant leur approche, qu'il désire d'ailleurs la plus rapide possible. C'est là que réside peut

être le mérite principal du chef anglais : son dispositif éminemment offensif est parfaitement proportionné aux réactions d'un ennemi qui vise trop haut ou trop bas, ou plutôt qui tire comme il peut.

La plus grande liberté d'initiative est laissée aux subordonnés : « le commandant en second, dès que je lui aurait fait connaître mes intentions, aura la direction absolue de sa colonne, pour commencer l'attaque.. et continuer le combat. »

Le 21 octobre au matin, Nelson privé de six bateaux adopte alors un dispositif sur 2 colonnes, craignant d'affaiblir dangereusement ses colonnes d'attaque.

Villeneuve quant à lui est sans illusion sur les vertus d'une tactique navale surannée. « Nous ne savons que nous mettre en ligne et c'est ce que demande l'ennemi ». Il discerne parfaitement le plan de l'adversaire. (Annexe 4)

Pour parer à la menace ennemi qui manœuvre sur son arrière-garde, Villeneuve donne l'ordre de virer de bord ; la confusion s'en suit. Les vaisseaux tombent sous le vent. A 11h30, la flotte britannique approche. A 11h50, le Victory arbore le feu du signal : « et maintenant, je n'y puis plus rien ». Cette simple phrase à elle seule consacre le grand chef; les plus belles combinaisons ne valent que par le courage et l'esprit d'initiative des exécutants.

Vers 5 heures du soir, le succès anglais est assuré, Nelson mortellement blessé meurt vainqueur. Le bilan est catastrophique coté Français : 1 vaisseau a sauté, 17 sont pris, 11 navires avariés tentent de s'exfiltrer vers Cadix. Tous les rapports français caractérisent l'attaque anglaise d'irrésistible. En moins de deux heures, le centre et l'arrière garde ont cessé d'offrir une résistance sérieuse.

A la bataille de Prairial, il avait fallu trois jours aux anglais pour emporter un succès qui n'avait pas été décisif ; à Aboukir, la bataille avait duré plus de douze heures ; à Trafalgar, tout a été consommé en moins de cinq heures.

En fait, Trafalgar a sanctionné impitoyablement les faiblesses et les déficiences des marines alliées. Les pertes sont éloquents et montrent encore l'extraordinaire effet meurtrier du tir des anglais ; ceux-ci accusèrent 402 tués et 1139 blessés ; les pertes de la flotte combinée s'élevaient à 2200 morts et 4700 blessés. (un rapport de 1 à 5).

Cependant, malgré les défaillances, les Français et espagnols firent preuve d'un courage exemplaire. ; « Le jour où la France aura des amiraux qui veulent mourir, les anglais seront bien petits ». avait dit Napoléon à Boulogne.

Trafalgar avait administré à la marine anglaise la preuve de son incontestable supériorité. Quant à Villeneuve<sup>1</sup>, il allait endosser aux yeux de la postérité un désastre dont Napoléon possédait une part de responsabilité mais qu'une certaine faiblesse de caractère lui avait fait accepter.

L'acharnement contre l'Angleterre est à son apogée pendant cette période charnière qui va voir le nombre de bâtiments de la marine réduit de moitié.

Les raisons de ce désastre se retrouvent encore : une confiance démesurée dans les capacités de cette flottille qui reste l'outil le plus discutable mis sur pied par Napoléon, d'une utilisation possible uniquement par temps calme et en ayant l'assurance d'une supériorité maritime sur la Manche.

Une sorte de paranoïa a poussé Napoléon à cacher à ses amiraux ses desseins en les reléguant à un rôle d'exécutant, contrairement à Nelson qui considérait son adjoint comme son égal.

L'alliance espagnole s'avère difficile. La preuve en est alors donnée, que le nombre ne suffit pas, la cohérence reste une condition indispensable de succès.

---

<sup>1</sup> Il se suicidera le 21 avril 1806

La mise en œuvre de ses plans stratégiques reposent sur des calculs de temps trop optimistes sur les déplacements ou sur la transmission des ordres aux escadres françaises.

Enfin, peut-être trop occupé sur terre, Napoléon en néglige la capacité d'anticipation de l'Angleterre, qui adaptera systématiquement sa stratégie afin de déjouer les pièges tendus par l'Empereur. Elle conservera en permanence un effectif conséquent aux endroits stratégiques et infligera un blocus rapproché fatal aux escadres françaises.

Malgré cette leçon, les enseignements tirés n'ont pas été immédiats et même si la stratégie de blocus s'est substituée au projet de débarquement massif sur les côtes anglaises, les techniques employées n'ont pas évolué comme on aurait pu le penser.

## TROISIEME PARTIE

### La reconstruction et le blocus

Le désastre du 21 octobre avait profondément affecté l'Empereur. Il devait avouer à Bertrand<sup>1</sup> à Saint Hélène : « Moi même, j'ai jeté le manche après la cognée après le désastre de Trafalgar, je ne pouvais être partout, j'avais trop à faire avec les armées du continent ».

Mme Remusat confirme de son côté : « Cet événement dégoûta l'Empereur à jamais de toute expédition maritime ».

En réalité, le découragement de l'Empereur ne fut que passager. Dès 1806, la correspondance trahit l'intérêt porté aux chantiers, aux croisières, et même à l'activité des simples frégates.

Sans ménager les crédits, il entreprend de reconstituer des escadres ; Jurien de la Gravière<sup>2</sup> devait écrire : « quand l'Empire s'écroula, il tomba léguant à la France un immense matériel naval, une flotte dans le sens le plus étendu de ce mot et une organisation militaire que nous pourrions envier aujourd'hui ».

Dès 1808, l'Empereur intégrait cette marine renaissante dans sa stratégie de guerre générale contre l'Angleterre.

#### 1) La reconstitution de la marine

La reconstitution de la marine est l'œuvre de Napoléon en personne assisté du contre amiral Decrès, à la tête du ministère de la marine de 1801 à 1814. Peu apprécié au sein de la marine pour son caractère impulsif, l'homme ne manque pas de lucidité ; il a une vision exacte des possibilités de la marine française ; en 1805 il a en vain tenté de mettre l'Empereur en garde contre ses projets de débarquement. Napoléon devait reconnaître en 1812 : « Il m'a éclairé sur beaucoup de points, sur lesquels j'avais des idées très fausses. Il avait de l'aversion pour la flottille ; c'était là le sujet de nos querelles. Ne faisant cas que de gros vaisseaux, j'ai eu de la peine à lui faire comprendre mon but. En créant cette flottille, il regrettait l'argent qu'elles coûtaient et **il avait raison**. Decrès a toujours été contre mes péniches »<sup>3</sup>.

Mais le plus gros défaut de ce ministre est son pessimisme. Estimant qu'il n'y avait rien à faire contre la marine anglaise, il conseille le repli des escadres dans les rades, coupé de quelques croisières dirigées contre le commerce britannique et destinées à amariner les équipages. Decrès s'entendait admirablement à glacer l'enthousiasme des officiers de marine : « au lieu de ranimer la confiance des jeunes gens, il prenait plaisir à narguer leur ardeur » écrivait Jurien de la Gravière.

Après Trafalgar, il a une tâche ingrate, mais réussit à imposer davantage ses conceptions et avec l'appui de l'Empereur, il accomplit une œuvre immense de réorganisation.

L'administration impériale s'oriente vers une dispersion des chantiers ; en premier lieu pour pallier les inconvénients du blocus anglais qui contrarie le cabotage et le transport des matières premières le long des côtes ; mais également pour des raisons stratégiques. Ainsi, Brest est éclipsé au profit de Cherbourg et des ports de la mer du nord. L'Empereur tient aussi à multiplier les points d'appui offensifs et à donner du travail aux populations des ports. Le ministre de la guerre, sous la direction personnelle de Napoléon, entreprend de fortifier les îles de Port Cros et de Porquerolles, pour écarter les navires anglais de la rade d'Hyères qui devient ainsi pour l'escadre de Toulon un remarquable lieu d'entraînement.

---

1 Grand maréchal du palais, Bertrand ne quittera plus Napoléon à partir de 1813, devenant son confident.

2 Vice amiral d'empire, Jurien de la Gravière termina sa carrière comme préfet maritime de Toulon en 1841.

3 Caulaincourt, En traîneau avec l'Empereur. Genève, p264

L'Empereur cherche également à multiplier les points d'appui dans l'Adriatique devenue une mer « française » après le traité de Vienne.

Enfin, dans l'Atlantique, Napoléon marque une nette préférence pour le port de Rochefort, difficile à surveiller par la flotte anglaise, implanté dans une région agricole riche et bien reliée au reste du pays. De tous les arsenaux français, Rochefort est le mieux approvisionné. En 1808, la base reçoit la visite de l'Empereur qui manifeste un grand intérêt pour cette rade protégée du large par les îles d'Aix et d'Oléron.

A l'abri de fortes batteries côtières, la flotte peut s'y entraîner à l'aise et les vaisseaux ont la possibilité de gagner la haute mer par le pertuis d'Antioche (en direction du nord) ou par le Pertuis de Maumusson accessible aux frégates et orienté en direction du sud ouest ; Napoléon envisagera même de couper l'île d'Oléron en deux par un canal pour créer une sortie supplémentaire. Avant et après la malheureuse affaire de 1809<sup>1</sup>, Napoléon ne cessera de renforcer le dispositif protégeant la rade (batterie longue portée : 5400 m ...).

Brest au contraire est délaissé, pour des raisons stratégiques : trop excentré, Napoléon juge ce port mal placé. De plus, la ville souffre terriblement du blocus anglais.

En fait, reprenant une des grandes idées de l'ancien régime, Napoléon fait porter l'essentiel de ses efforts sur la création de bases militaires dans la mer du nord et la Manche. Mais la côte française n'offrant aucun abri naturel, il faut entreprendre ou poursuivre des travaux considérables à Cherbourg et à Anvers.

Boulogne reste le port de la flottille et le Havre point d'appareillage de frégates est surtout chargé de distribuer les approvisionnement provenant de la seine à destination de Cherbourg. Les résultats furent modestes comparés aux projets de l'Empereur : « J'étais résolu, devait-il dire à Saint Hélène, de renouveler à Cherbourg, les merveilles de l'Egypte... Toutes nos forces maritimes ; et avec le temps, au besoin, elles eussent été immenses afin de pouvoir porter le grand coup à l'ennemi »<sup>2</sup>.

Anvers devait quant à lui représenter le fer de lance de la nouvelle marine impériale : à Saint Hélène, Napoléon s'en est longuement entretenu avec les cases. Il aurait poursuivi un triple but : restaurer l'ancienne activité du port de commerce, créer un centre de construction navales et « un point d'attaque mortel à l'ennemi ». Enfin, Anvers aurait été « une ressource certaine en cas de désastre national ». Puissamment fortifié, le camp retranché aurait eu comme rôle de « recueillir une armée dans sa défaite et de résister un an pour permettre à la nation de se reprendre. »<sup>1</sup>. (Annexe 2)

En fait, une partie de cet immense projet sera mené à bien. Napoléon désire entre autre atteindre le nombre de 16 vaisseaux à Anvers en 1809 ; il les obtient en 1812 seulement. Cependant, Anvers n'est pas une position parfaite : soumis aux aléas de la marée, les canaux peu profonds à certains endroits nécessitent de gros travaux, Napoléon reconnaît qu'une flotte construite à Anvers « serait inutile pendant près d'un tiers de l'année en raison du climat rude en hivers paralysant les mouvements ». Enfin, les sorties en haute mer par l'Escaut occidental sont rendues délicates en raison de la seule passe étroite ne permettant pas l'effet de surprise, les anglais étant posté à l'entrée de cette passe. En 1811, Kersaint conclut : « Il n'y a pas d'amiraux qui ne préférerait commander les vingt vaisseaux du dehors contre les trente du dedans, tant il doivent être assurés de pouvoir les battre en détail comme à Aboukir ».

L'étude de l'Escaut oriental permet la sortie de 3 navires de front mais l'on arrive rapidement à la conclusion qu'un canal doit être creusé pour permettre de rejoindre l'estuaire de la Meuse, la Volkerac n'étant pas assez profonde. Ces travaux extrêmement longs condamnaient Anvers à la construction et à l'entretien d'une flotte inutilisable. Mais les sorties de l'Escaut et de la Meuse réalisées, le blocus britannique pourrait être déjoué facilement.

---

<sup>1</sup> En avril, les anglais détruisirent avec des brûlots plusieurs vaisseaux de l'escadre de Rochefort  
<sup>2</sup> mémorial tome 2 p303

Les travaux furent donc lancés. L'empereur envisagea même en 1810 de coordonner l'action des escadres de la Meuse et de l'Escaut à celle des forces navales des Pays bas et de l'Allemagne du nord.

Mais cette grandiose stratégie du nord ne se limite pas à des objectifs purement militaires ; elle s'intègre dans le vaste plan de guerre contre l'Angleterre : « je veux frapper l'opinion de l'Angleterre » écrit l'Empereur en 1811. Malheureusement, une telle réalisation aurait exigé des moyens financiers et matériels énormes et un temps considérable. Ces plans grandioses soulignent cependant l'intérêt que Napoléon porte à la création d'une puissante flotte de guerre à l'échelle de l'Europe occidentale.

Le 12 avril 1808, Napoléon écrit : « En y mettant l'activité convenable, nous pouvons avoir, en 1810, 27 à 28 vaisseaux dans la rade de Flessingue ; accroissement progressif effrayant pour l'Angleterre ».

En fait, à son apogée en 1812, l'escadre d'Anvers ne compte que 21 vaisseaux dont trois navires hollandais de faible valeur. D'ailleurs, en 1813, elle commence à se désagréger (sept vaisseaux sont désarmés, les canonnières ont été envoyés renforcer la grande armée). Enfin, la garnison bien qu'offrant une belle résistance ne peut cependant pas jouer le rôle de « réduit » national espéré par Napoléon.

Si l'œuvre réalisée est alors encore loin de répondre au programme imaginé par Napoléon, elle frappe cependant l'amiral anglais Martin lors de sa visite en 1814 : « L'établissement d'Anvers avait atteint un développement dont, bien que prévenu nous ne pouvions nous faire aucune idée. Cet établissement, par sa progression continue, aurait donné sous peu une telle augmentation à la flotte française, qu'il aurait été impossible à l'Angleterre de l'égaliser. Nous pouvons dire que la paix, qui réduit ce port à un simple rôle de port de commerce, est un événement aussi important pour nous qu'aucun autre dans l'histoire de l'Angleterre ».

En 1814, la marine française peut compter sur 72 vaisseaux. Seulement en tenant compte uniquement de la valeur militaire réelle et en laissant de côté les navires hollandais, elle n'en comptait que 55. Il y a donc eu maintien des forces navales en comparant ce chiffre à celui de l'époque précédente (1798).

Les commissions d'enquête nommées après 1815 constatèrent à maintes reprises que les vaisseaux français étaient inférieurs aux vaisseaux anglais sous le rapport des formes de la coque, de la disposition de la mâture et de la distribution des voiles ; ils étaient moins stables, plus lents et souffraient d'avaries fréquentes.

Sané<sup>1</sup> avait continué à reproduire sans grande modifications les navires qui avaient fait sa gloire à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Sous la restauration, Charles Dupin écrivait : « La Marine seule est restée stationnaire au milieu de ces immenses progrès. »<sup>2</sup>.

De plus, la majorité des vaisseaux sont armés de 74 canons et de 80 canons et les 118 canons sont en nombre insuffisant. Tupinier reconnaît que les 74 canons ne sont plus assez rapides pour engager le combat contre les grosses frégates américaines ou anglaises de 50 canons. A la fin de l'Empire, Decrès et Napoléon s'inquiètent de ces nouvelles frégates américaines, rapides et puissantes qui dans trois rencontres sur quatre battent les frégates anglaises : « bientôt, écrit l'Empereur, nos frégates ne pourront plus se présenter nulle part ».

L'apparition de ce nouveau matériel montre, une fois de plus que la construction d'une marine est non seulement affaire d'argent mais de conception. Avec des moyens financiers limités, les américains avaient mis les anglais dans une situation difficile. Rien n'aurait empêché la marine Napoléonienne d'en faire autant. Au lieu de cela, le conseil des constructions avait multiplié les types de navires, périmés, trop faibles, poussé par un esprit

---

1 Ingénieur maritime réputé qui contribua à l'adoption des types de vaisseaux de 74, 80, 120 canons réglementaires. Il fut inspecteur du génie maritime de 1800 à 1817.

2 Ch Dupin, Mémoires sur la marine p345 Paris 1818

d'économie mal compris et soucieux de répondre au désir de Napoléon qui voulait mettre à la mer le plus grand nombre de navires.

De toutes façon, à nombre de pièces égales, les navires français ont perdu cette supériorité de bordée qu'ils possédaient en 1793. Dès 1805, Napoléon qui a parfaitement assimilé certaines questions de matériel naval et naturellement d'artillerie conseille déjà d'utiliser sur les frégates des pièces plus lourdes. Decriant lui même après la visite à Cherbourg d'une frégate américaine en 1811 tente sans succès de convaincre le conseil des constructions de la nécessité d'adopter le calibre de 24 au lieu de 18.

En somme, malgré les efforts, le tableau offert par la marine impériale en 1814 est médiocre. Napoléon espérait disposer dès 1810 ou 1811 de 110 à 120 vaisseaux, il en a à peine la moitié. Il s'agit de plus d'unités démodées, fragiles, inférieures aux réalisations étrangères (en 1813, la Royal Navy possédait 124 vaisseaux de ligne en état de combattre).

Rien ne montre tant que la reconstruction d'une marine est une œuvre délicate et longue.

## **2) Les équipages et l'entraînement.**

Dès 1807, 30% des 28000 conscrits de l'arrondissement de Brest sont prisonniers. Rien n'explique mieux l'aggravation de la pénurie de matelots enregistrée à partir de 1808 et qui oblige l'administration impériale à multiplier les mesures d'improvisation.

Au gré des circonstances, les hommes des frégates sont versés à bord des vaisseaux et réciproquement.

Les équipages de brick, corvettes, frégates et même des vaisseaux prennent un étrange caractère cosmopolite. En 1810, deux vaisseaux sont armés avec des équipages mixtes français et hollandais.

Plus cosmopolite encore est l'équipage de cette frégate armée au Havre qui, à la veille de partir pour l'océan Indien, embarque des normands, des flamands, des bretons, des Génois, des espagnols, des portugais, des américains et des nègres !

La décision la plus importante de Napoléon est d'affecter aux vaisseaux des équipages permanents, fortement militarisés où doivent se fondre tous ces éléments divers. Le 2 mars 1808 sont ainsi créés 50 bataillons de la marine impériale et 25 bataillons de flottille. Chaque bataillon doit servir à l'équipage permanent d'un vaisseau de 74 canons. En février 1808 Napoléon parle même d'atteindre 100 bataillons c'est à dire 75 000 hommes. La dernière réorganisation, en mars 1813, conduit à la suppression des équipages de la flottille dont les éléments sont versés sur les vaisseaux.

L'Empereur avec cette réorganisation a un but : donner des équipages permanents ayant déjà subi une formation préalable et réaliser un amalgame entre les marins éprouvés, les conscrits et les soldats. Napoléon est parfaitement conscient des faiblesses du système : « je comprends bien que tout ceci ne forme pas de bons équipages ; mais ce sont au moins des hommes qui s'exerceront à la mer ». (16 juillet 1810)

Enfin, pour renforcer la cohésion des équipages, Napoléon militarise les marins eux mêmes. Vêtus comme des soldats ils reçoivent le même entraînement et sont soumis à une nouvelle discipline qui se greffe sur l'ancienne ; les marins peuvent ainsi combattre sur mer comme sur terre. Il y a là une idée simple qui trouvera sa réalisation la plus achevée dans la marine russe du XIX<sup>e</sup> siècle. Elle convient parfaitement au désir de l'Empereur qui en cas d'invasion veut transformer les ports en « points de salut national ».

Pendant les cents jours, l'assimilation entre armée et marine sera d'ailleurs complète, un équipage répondant à un bataillon d'infanterie et deux équipages équivalant à un régiment.

Mais la réforme sera dure à ancrer dans les esprits et sera ignorée même dans certaines escadres en raison des nombreux désagréments qu'elle provoque (solde passant dans les tenues, entraînement difficile...). Le jeune Oursel déclare même : « En voulant

restaurer sa marine, notre Empereur lui a porté le dernier coup, car voulant faire à la fois des marins et des soldats, il ne parviendra ni à l'une ni à l'autre ».

Leconte reconnaît qu'après un peu de temps, ces réformes furent appréciées et provoquèrent une amélioration incontestable. Il en résultat « un changement assez notable dans la discipline : aux habitudes bruyantes commença à succéder le silence dans les manœuvres ».

Ainsi, à la fin de son règne, Napoléon malgré d'énormes difficultés a réussi à conserver des équipages ; mais parfaitement conscient de leur caractère hétérogène, il a voulu leur donner une forte structure militaire, un esprit de corps. Après avoir supprimé ces structures, la Restauration devra les rétablir dès 1822.

Extérieurement ces équipages ont grande allure mais il leur manque l'essentiel : l'entraînement et l'expérience de la mer. Ceci explique en partie le fait qu'après Trafalgar, la guerre sur mer n'est qu'une longue suite de désastres, unique dans les annales de notre histoire maritime.

Toutes les tentatives pour ravitailler les Antilles échouent. Toutes les sorties sont interceptées par les Anglais omniprésents. Le seul théâtre d'opération où la marine remporte quelques succès est l'océan indien, contre le commerce anglais.

Entre 1805 et 1814, sans compter Trafalgar, et la rédition de Cadix, la marine française a perdu en opération 20 vaisseaux, 50 frégates et plus de 40 navires légers. Les pertes anglaises au combat ne dépassent pas 7 frégates et 33 navires légers.

Par contraste, c'est aux Dardanelles en 1807 que Napoléon, sans combat, fera pièce au dessein anglais de croiser en mer de M. en obtenant du ... Ottoman, grâce à l'opiniâtreté du seul attaché militaire français ? l'interdiction de franchissement du détroit par la flotte anglaise.

### **3) La nouvelle stratégie maritime de Napoléon après Trafalgar**

« Un jour vint où le grand capitaine auquel on a reproché, non sans raison, d'avoir trop souvent méconnu les nécessités de la guerre maritime, les comprit au contraire admirablement : c'est le jour où il cessa de considérer nos forces navales comme un enjeu sacrifié d'avance au succès de combinaisons gigantesques »<sup>1</sup>.

Jurien de la Gravière souligna, concernant Napoléon, que : « A dater de cette époque, il limita ses plans, renforça ses escadres dans les ports et demanda au blocus continental la ruine de l'Angleterre ».

Mais cette résignation est due surtout à la perte de nos dernières possessions des Antilles et de l'océan Indien.

En 1809, Napoléon compte donc surtout sur le blocus et sur l'alliance russe pour abattre l'Angleterre en attendant de retrouver une marine suffisamment puissante pour reprendre la guerre sur mer.

Toute la stratégie de Napoléon repose sur un principe : affaiblir l'Angleterre en dispersant ses forces, en ruinant ses finances et en détruisant son commerce. La reconstruction d'une flotte puissante en vue d'une reprise de la guerre n'est qu'un objectif secondaire car trop lointain. La pensée stratégique de l'Empereur, en dehors des grands rêves, ne se situe pas à plus de un ou deux ans d'avance. La marine dans ce cadre doit participer à la ruine de l'Angleterre et sera donc l'auxiliaire du blocus continental.

Le 4 juillet 1807, quelques jours avant la signature du traité de Tilsit, l'Empereur ordonne à Decrès de faire porter ses efforts sur la marine et de réarmer la flottille. L'année suivante, les préparatifs redoublent, sachant que Napoléon se plaint du peu de forces

---

<sup>1</sup> Jurien de la Gravière

anglaises devant Dunkerque et le Havre. En 1808, il annonce : « j'espère obtenir à Cadix 18 vaisseaux de guerre (...) ce qui sera un vif sujet d'alarme pour l'Angleterre ».

L'objectif de Napoléon est clair : la stratégie du blocus rapproché doit se retourner contre l'Angleterre et l'entraîner à un effort démesuré, au dessus de ses moyens. Il ordonne à ses escadres d'être toujours prêtes à appareiller. Mais ce plan comporte de grosses illusions : le nombre de navires français est surestimé, l'ennemi connaît trop bien leurs faiblesses et risque de ne pas se laisser prendre longtemps à ces simulacres d'appareillage.

A la fin de 1812, Napoléon répète encore : « il faut donner à Anvers et à Toulon un aspect menaçant... on tiendra ainsi les anglais en haleine.. »

Et il ajoute : « Mais cet objectif ne peut être atteint que si les exécutants sont convaincus de la réalité des plans d'opération ; il faut que fréquemment des courriers portent aux commandants des ordres cachetés à n'ouvrir qu'en mer, de sorte que l'amiral lui même ait la croyance qu'il doit partir. »

Malheureusement, une fois l'impulsion donnée, Napoléon se désintéresse de l'affaire. De plus, la flottille, incapable d'être réarmée, sera dissoute en septembre 1811 et la démonstration de Boulogne qui devait inquiéter les anglais a fait long feu.

Après le désastre de la Russie, les intentions de Napoléon sont toujours les mêmes : « tenir les escadres de Brest et de l'Escaut en haleine en faisant croire à l'ennemi qu'on prépare une expédition. »

Le désir de faire jouer les escadres en 1810 et 1811 coïncide parfaitement avec l'apogée du blocus continental. L'enjeu stratégique de cette lutte est le contrôle par la France ou par l'Angleterre du commerce de l'Europe. Par cette manœuvre, Napoléon cherche d'une part la destruction du commerce anglais par la fermeture du continent mais veut aussi attirer en France, par le jeu des exportations, l'or anglais.

Malheureusement, le déséquilibre des ressources entre les pays d'Europe occidentale et orientale entraîne des mécontentements impossibles à juguler par des voies terrestres. De plus, la tentative d'hégémonie économique française sur le continent ne plaît guère.

Il faut reconnaître que l'Angleterre souffre, en 1810 et 1811, malgré les dépôts dont elle disposait et qui lui permettaient de répandre en contrebande sur le continent des quantités considérables de marchandises. Le côté mercantiliste du blocus permettra à l'Angleterre de surmonter la crise : les exportations de blé décidées par Napoléon pour soutenir les cours en France, évitent une famine qui aurait pu dramatiquement compliquer la crise industrielle et commerciale anglaise en 1811.

En fait, à l'apogée de l'Empire, l'Angleterre dispose d'une maîtrise de la mer incontestée et les préparatifs français n'ont rien changé au dispositif adopté par l'Amirauté qui se désintéresse d'ailleurs totalement du théâtre européen dès 1812. L'Angleterre se contente de contrôler pratiquement toute la vie maritime française et d'exercer une pression constante sur tout le littoral de l'Empire.

Enfin, les anglais pratiquent à l'égard du continent une stratégie parallèle à celle de Napoléon : ils cherchent à fixer des effectifs militaires importants par la menace constante d'un débarquement sur les côtes françaises. En 1812, conscient du succès de cette stratégie, lord Melville l'accentue : « les Français seraient obligés de garder la totalité ou la plus grande partie de leurs nombreuses armées pour préserver leurs côtes ».

L'Empereur estime effectivement à 100 000 hommes l'effectif nécessaire pour refouler ou réduire un débarquement.

Prisonnières chacune de leur élément, incapables de peser directement sur l'issue d'un conflit la France et l'Angleterre ont usé l'une vis à vis de l'autre d'une stratégie indirecte ; ce fut « la lutte de l'éléphant et de la baleine ».

Une restructuration efficace des institutions de la marine encore sensible aujourd'hui s'est opérée à la suite du désastre de Trafalgar. Une reconstruction rapide du potentiel

numérique caractérise la fin de règne de Napoléon. Cependant, là encore, l'idée de porter un grand coup à l'Angleterre reste omniprésente. Le blocus reste le seul moyen à la disposition de l'Empereur afin d'affaiblir la monarchie et lui permettre de mener à bien la reconstruction de sa flotte. Encore une fois, le peu de temps dont dispose l'Empereur pour réaliser ses desseins l'amène à surestimer l'escadre d'Anvers ainsi que la capacité des vaisseaux français, qui, construits sur d'anciens principes, ne peuvent alors plus rivaliser avec les nouvelles conceptions anglaises ou américaines.

Pour ce qui concerne les rapports de l'Empereur avec ses subordonnés directs, l'obsession du secret se fait de plus en plus pesante : même lors des exercices de diversion, les amiraux sont encore tenus hors de la confiance.

Enfin, la stratégie anglaise s'adapte en permanence, décuplant les efforts de construction afin de faire peser une menace de débarquement sur les côtes françaises, imposant par là l'immobilisation d'un nombre considérable de troupes.

Contrairement aux plans terrestres géniaux, les plans stratégiques maritimes n'ont jamais permis à Napoléon de prendre l'avantage sur un ennemi qui est parvenu, grâce à des chefs hors pairs, des équipages de qualité et des navires toujours supérieurs à anticiper ses manœuvres et à profiter des erreurs répétées des amiraux de la marine française.

## CONCLUSION

« Il avait voulu vaincre la mer et l'Angleterre. C'est par elles deux que périt son empire »<sup>1</sup>

Sous la direction de Napoléon, la marine a essuyé une impressionnante série de désastres : Aboukir, Trafalgar, Ortegale, Saint Domingue, l'île d'Aix...

L'Empereur a eu la malchance de se heurter à une marine britannique devenue en 10 ans un remarquable instrument de combat. Il n'a jamais eu le sentiment exact de la valeur de la flotte adverse, et sur ce point il a toujours taxé ses amiraux d'exagération. Habitué à commander sur le continent à des troupes excellentes, bien encadrées, opposées à des armées d'ancien régime qui se dégageaient mal des principes du siècle précédent, il lui était difficile d'admettre que la révolution dans l'art de la guerre maritime avait été accomplie en Grande Bretagne. A l'inverse, il a toujours exagéré les possibilités de la marine française. De plus, l'un des éléments déterminants ayant contribué à ces échecs successifs est son absence physique chronique lors des moments décisifs. Son esprit occupé par les troubles continentaux, des transmissions d'ordres aléatoires et longues ont souvent laissé ses amiraux, peu capables il faut l'avouer, dans le plus grand dénuement.<sup>2</sup>

Il faut ensuite avouer que la faiblesse de ses aptitudes à la conduite des opérations maritimes n'a rien arrangé. Sur ce terrain, Napoléon n'est pas dans son élément. Il lui manque d'abord la formation élémentaire d'un officier d'état major, ce qui l'amène à calculer de la manière la plus fantaisiste la marche de ses navires. Le théâtre de la mer avec ses vents et ses courants ne correspond pas à son esprit précis et rigoureux. Quant à la stratégie maritime de l'Empereur, elle combine tant bien que mal certains de ses principes de la guerre continentale avec des conceptions dépassées de la guerre sur mer du XVIII<sup>ème</sup> siècle. En fait, cette stratégie ne correspond ni aux possibilités de la marine française ni aux dispositions prises par un adversaire dont les réactions déconcertent l'Empereur. Sur ce point, un minimum d'intuition lui fit défaut. Ainsi, la campagne de 1805 a été une expérience malheureuse ; elle montra à l'Empereur combien il est dangereux de faire sur mer la part trop belle à l'improvisation, à l'audace ou à la chance, surtout lorsque personne sur place ne détient le génie permettant de retourner une situation faiblissante. Ses conséquences morales furent également très graves : non seulement elle n'a pas mis fin à la violente animosité qui sévissait depuis le Directoire entre la marine et l'armée, mais elle a renforcé la méfiance entre l'Empereur et ses amiraux. Ces derniers ne veulent plus retenir que l'incompétence de Napoléon dans un domaine qu'ils estiment leur être réservé. A Sainte-Hélène, Napoléon a déploré que Suffren n'ait pas vécu jusqu'à lui : « J'en eusse fait notre Nelson et les affaires eussent pris une autre tournure ; mais j'ai passé mon temps à chercher l'homme de la marine sans avoir jamais pu rien rencontrer. »

Cependant, un homme comme Suffren aurait exigé la plus grande liberté d'action dans la conception et l'exécution des plans d'opération. L'Empereur l'aurait-il si facilement admis ?

Sur le plan technique, l'Empereur avait fort bien assimilé les questions relatives au matériel, aux constructions et à l'artillerie. En demandant l'uniformité des calibres, en insistant sur l'emploi des obus explosifs et en s'inquiétant des effets du tir à démater, il a fait figure de

---

<sup>1</sup> Edmond Delage *Chronique de la mer*

<sup>2</sup> L'exploitation par l'ennemi de ces absences se retrouve lors des campagnes de 1813 et 1814 : les armées coalisées, en recevant l'ordre d'engager la bataille uniquement lorsque Napoléon ne commandait pas en personne, ont réussi à bousculer ce qui restait de la Grande Armée.

précurseur<sup>1</sup>. Mais son autorité n'a pu briser le conservatisme et la routine des services attachés à reproduire les navires du passé.

En même temps, le plan de rénovation a souffert de tendances contradictoires. Napoléon poursuivait trois objectifs difficiles à mener de front : développer la marine, inquiéter l'Angleterre et prolonger la résistance des colonies.

En réalité, en entreprenant la reconstitution d'une marine en pleine guerre, Napoléon s'attaquait à un problème presque insoluble.

La France vivait dans un isolement technique aux lourdes conséquences, le blocus anglais contrariait les approvisionnements en matières premières, l'entraînement ne pouvait guère dépasser les limites des rades. 10 ans de paix auraient été nécessaires à reconstituer une force navale digne de ce nom.

Cependant, tous ces efforts ne furent pas vains, et Napoléon laissait à la France les moyens de relever une marine en pleine évolution.

Les remarques amères de Napoléon à Sainte-Hélène prouvent qu'il était persuadé que le rétablissement d'un équilibre entre ses forces ne pouvait pas s'improviser lorsque l'urgence de la situation réclamait son attention sur d'autres terrains.

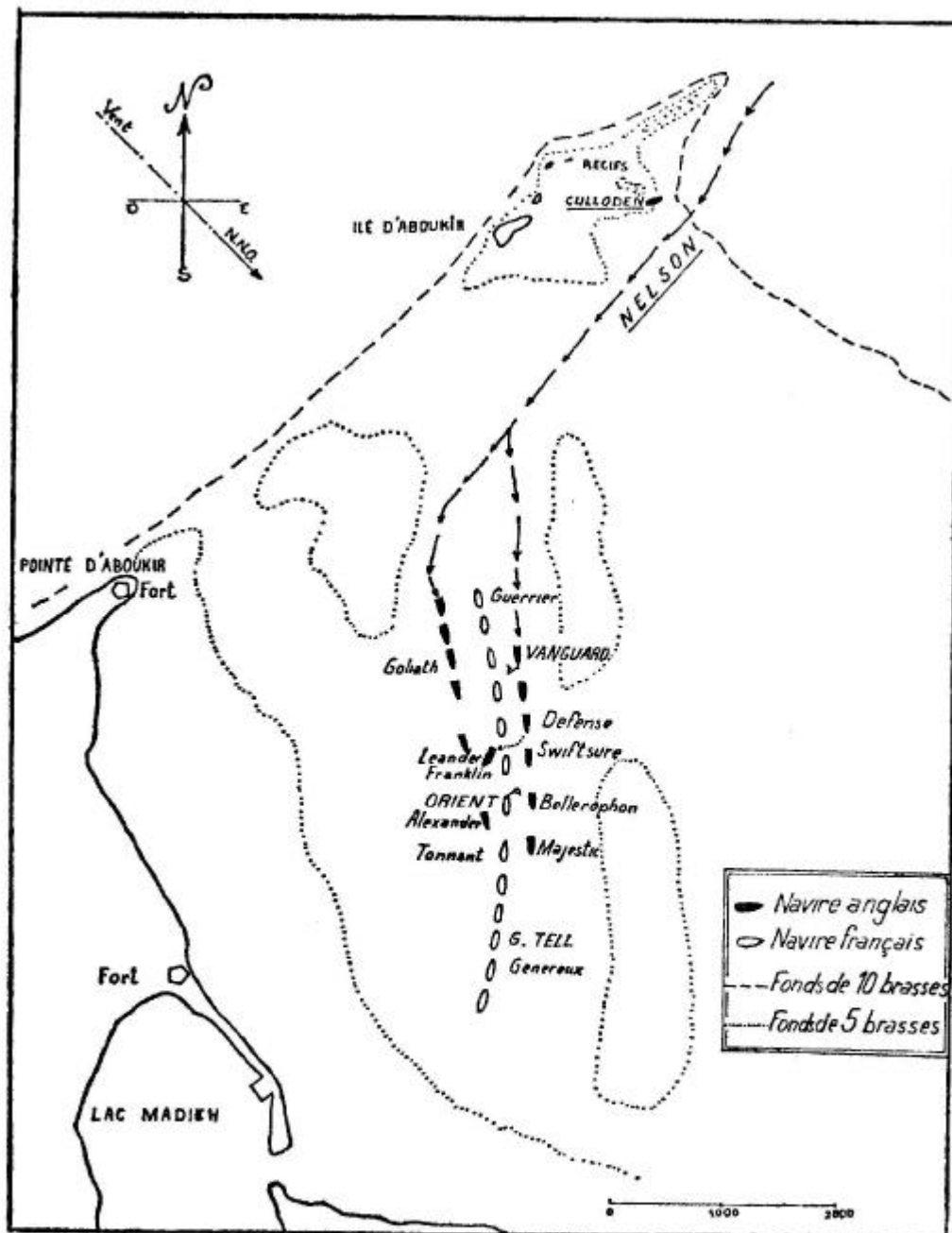
Aujourd'hui les composantes des forces sont devenues plus nombreuses et plus complexes : terre, mer, air, nucléaire et, nouveau venu dans l'arène, la composante de l'information. Au-delà des caractéristiques et des événements de l'époque étudiée dans ce mémoire, il est sans doute intéressant de s'appuyer sur ces expériences historiques pour éviter quelques écueils. Mais il est peut-être encore plus important de se souvenir que cet équilibre doit être maintenu quoiqu'il en coûte, sans attendre que les événements nous y contraignent.

---

<sup>1</sup> Cependant, Napoléon n'avait pas entrevu tout l'intérêt qu'aurait pu présenter le sous-marin dont le prototype lui avait été proposé par l'ingénieur Fulton dès 1806.

# ANNEXE 1

## Bataille d'Aboukir

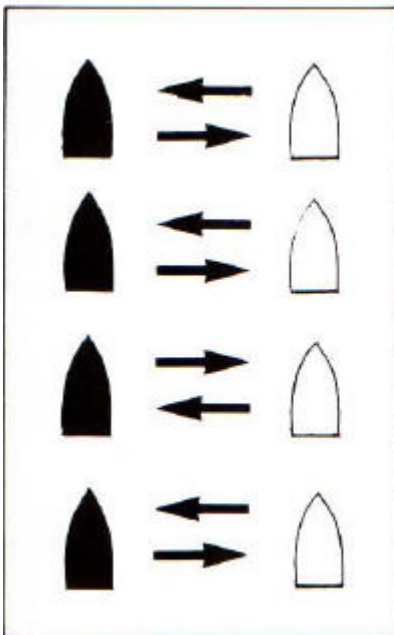


Bataille d'Aboukir

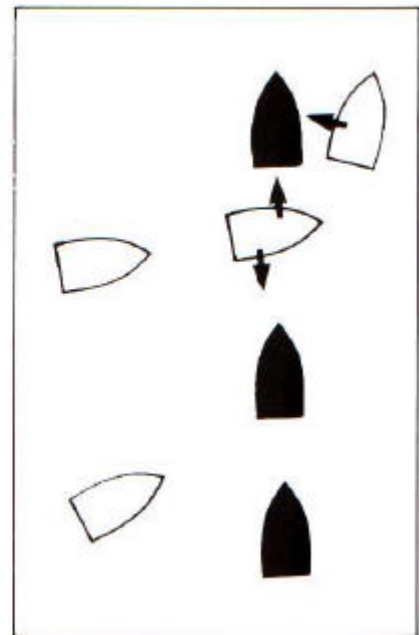


## ANNEXE 3

### Tactique navale

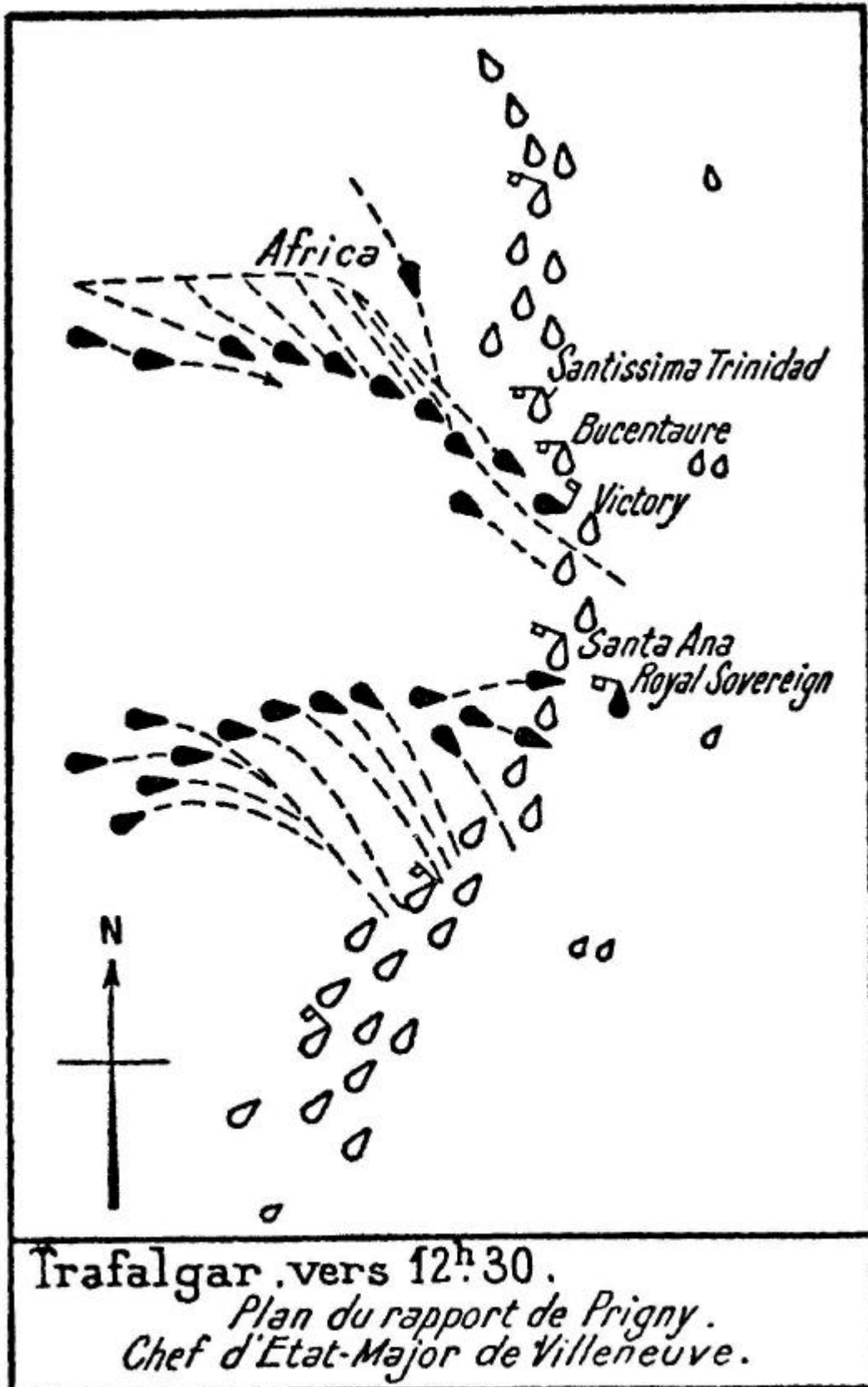


*The continuing theories of naval combat, simplified to a great degree in a diagram which illustrates the two basic manoeuvres. (Left): the 'line of battle': two fleets sailing in roughly parallel courses, exchanging broadsides, in which almost half the guns on each ship could be brought into action, a parity of weaponry which generally resulted in neither side achieving a convincing victory. The alternative was as (Right): 'breaking the line' or 'crossing the "T"', which could bring about a decisive result. The attacking fleet approaches the enemy's 'line of battle' more or less at right angles, the enemy's broadsides during the approach being rendered less effective by the attacking fleet presenting a smaller target by approaching head-on. Once into the enemy's 'line of battle' the attackers could wreak appalling havoc, 'raking' the stern of one enemy ship and the bow of another, these shots passing through the entire length of the enemy, which might put a ship temporarily out of action.*



ANNEXE 4

Bataille de Trafalgar



## Bibliographie

- Chevalier – *Histoire de la marine française sous le consulat et l'empire*. Paris 1886
- Correspondances de Napoléon
- Fugier – *La révolution et l'Empire napoléonien*. Paris - 1954
- Guérin - -*Histoires maritimes de la France*, 6 vol. Paris - 1850
- C.A. Jurien de la Gravière – *Souvenir d'un amiral* Paris - 1860.
- V.A. Jurien de la Gravière – *Guerres maritimes de la révolution et de l'Empire*, 2 vol Paris - 1881
- Las Cases – *Mémorial de Sainte-hélène*.
- Troude – *Batailles navales de la France*, 4 vol Paris - 1867.
- Castex – *Les idées militaires de la marine au 18<sup>o</sup>s* Paris - 1911
- Dupin – *Mémoires sur la marine* Paris - 1818.
- Forfait – *Lettres d'un observateur sur la marine* Paris - 1811
- Leconte – *Mémoires pittoresques d'un officier de marine*, 2 vol Paris - 1852
- Tupinier – *Souvenirs inédits : « Mon Rêve »*.
- Jean Tulard – *Dictionnaire Napoléon* 1999
- Edmond Delage – *Chronique de la mer* Paris - 1936
- Odette Dossios-Pralat – *Napoléon se souvient* SEUIL - 1999
- Ernle Bradford – *Nelson : The essential Hero* - 1999
- Lawrence James – *The rise and fail of the British Empire* - 1995
- André Castelot – *Napoléon Bonaparte* - 1984
- Claude Farrère – *Histoire de la marine française* - 1956